

**Lineamientos para la  
visión económica del**

# **POT** de Bogotá



**Recomendaciones de la  
Cámara de Comercio de Bogotá**

**Diciembre de 2017**

Cámara de Comercio de Bogotá

Mónica De Greiff  
Presidente Ejecutiva

Jorge Mario Díaz Luengas  
Vicepresidente de Articulación Público – Privada

Patricia González Ávila  
Directora de Gestión Pública y Ciudadana

Ana María Henao González  
Coordinadora de Gestión Pública y Ciudadana

---

Diciembre de 2017



## Contenido

1. Introducción .....	4
2. Objetivo .....	5
3. Contexto .....	5
3.1. La Nueva Agenda Urbana 2030 .....	5
3.2. Economía de Bogotá .....	6
3.3. Fuerza Laboral .....	15
3.4. Entorno para hacer negocios .....	18
3.5. Conclusiones.....	20
3.6. Diagnóstico del POT vigente (Decreto 190 de 2004) .....	21
4. Apuestas de la CCB.....	26
4.1. Estrategia de Especialización Inteligente -EEI .....	26
4.2. Integración Regional .....	33
4.3. Mezcla de usos .....	35
4.4. Enfoque económico y el POT de Bogotá .....	43
4.5. Transporte de carga e infraestructura logística .....	46
5. Estrategia de participación empresarial en el POT de Bogotá.....	49
5.1 Encuesta empresarial de POT .....	49
5.2 Talleres empresariales con las Iniciativas de Cluster .....	50
5.3 Mesas de trabajo con las cinco (5) áreas de especialización inteligente .....	53
5.4 Taller con la Filial CAEM – Corporación Ambiental Empresarial.....	55
5.5 Taller con la Agencia de Promoción de Inversión de Bogotá – Invest in Bogotá.....	57
6. Recomendaciones del sector empresarial al POT de Bogotá.....	58
6.1. Modelo de ciudad .....	58
Renovación Urbana y Expansión Urbana .....	61
6.2. Usos del suelo.....	62
6.3. Habilitación de suelo para la localización de nuevas empresas.....	64
6.4. Ampliación de infraestructuras en empresas existentes .....	65
6.5. Infraestructura logística y movilidad para el transporte carga .....	65

6.6. Seguridad jurídica que permitan inversiones de largo plazo .....	67
6.7. Incentivos para la inversión privada .....	67
6.8. Soporte urbano (equipamientos, servicios públicos, estructura ambiental y espacios públicos) .....	68



## 1. Introducción

Ley 388 de 1997, Ley de Desarrollo Territorial estableció la obligatoriedad a los municipios del país de formular sus planes o esquemas de ordenamiento territorial. Por su parte, Bogotá en el año 2000 adoptó el primer Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá (POT) a través del Decreto 619, en el cual plasmó una visión de largo plazo para el crecimiento y desarrollo de la ciudad. En cumplimiento de lo establecido dicha Ley, la ciudad fijó los objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas urbanísticas para orientar la utilización del suelo y administrar el desarrollo urbano y rural en el corto, mediano y largo plazo.

Posteriormente, en el año 2003 la Administración Distrital realizó la primera revisión del POT, el cual fue adoptado a través del Decreto 469. El cambio más relevante de dicha revisión fue la incorporación del componente regional, ajustando así el modelo de ordenamiento planteado en el año 2000, a partir de entender que la ciudad no estaba aislada y que debía articularse con su entorno rural y con los municipios de Cundinamarca. Por lo tanto, dicha revisión incorporó un sistema de ciudades conectadas en red a través de la infraestructura vial y ambiental, planteada en la Mesa de Planificación Regional, reconociendo así los diferentes ámbitos de especialización y jerarquización de las ciudades que componen la región. En el marco de dicho sistema reconoció a Bogotá como la ciudad núcleo y le impuso unas condiciones específicas en temas de crecimiento, sostenibilidad, equilibrio y control urbano.

En el año 2004, con el fin de articular y compilar las normas urbanísticas contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003, la Administración Distrital expidió el Decreto 190 como un solo cuerpo normativo.

A partir del 2008, la ciudad inició estudios técnicos para motivar la segunda revisión del POT. Sin embargo, solo hasta el año 2013 la Administración Distrital logró la Modificación Excepcional del POT, el cual fue adoptado a través del Decreto 364. No obstante, en marzo de 2014 dicho Decreto fue suspendido por el Consejo de Estado.

Finalmente, en el año 2016, una vez culminada la vigencia de largo plazo (tres períodos administrativos) del POT actual (Decreto 190 de 2004), la Administración Distrital inició el proceso de revisión estructural de dicho instrumento, con el fin de identificar las nuevas dinámicas urbanas, sociales, económicas y ambientales que presenta la ciudad y la región y con ello formular una propuesta del modelo de ocupación territorial acorde con las nuevas tendencias de ordenamiento y la planificación del territorio.

Durante este proceso, la Cámara de Comercio de Bogotá con el fin de ser un actor relevante del diálogo cívico en la ciudad y de incidir en la formulación de políticas públicas para el desarrollo de la ciudad, ha desarrollado una estrategia de participación empresarial en el Plan

de Ordenamiento Territorial, que busca consolidar una serie de recomendaciones que permitan hacer del POT un instrumento no sólo de planeamiento físico del territorio sino también una herramienta que promueve la competitividad de las empresas, de la ciudad y la región.

En ese sentido, la entidad ha generado diferentes espacios de articulación público – privado tales como talleres, mesas de trabajo, foros, entre otros y ha convocado a diferentes sectores empresariales, así como a las Iniciativas de Desarrollo de Clusters para identificar las necesidades y recoger las propuestas de ordenamiento que permitan superar las barreras que limitan su crecimiento y desarrollo, así como las recomendaciones sobre iniciativas y acciones que promuevan la actividad económica que contribuyan a mejorar la competitividad global, regional, urbana y meso o micro y con ello la productividad de la ciudad.

También, la entidad ha adelantado una serie de estudios como insumos técnicos que contribuyan a la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial, dentro de los cuales se encuentran: i) la primera fase de la espacialización de la especialización inteligente, ii) los requerimientos territoriales demandados por el desarrollo económico local con énfasis en criterios para una adecuada mezcla de usos en el territorio, iii) el enfoque económico y los aspectos a contemplar en la formulación del POT, desde la escala global, regional y urbana, y iv) Insumos técnicos en logística urbano – regional al Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá.

## **2. Objetivo**

Presentar a la Administración Distrital las recomendaciones y propuestas del sector empresarial al Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, actualmente en proceso de formulación.

## **3. Contexto**

### **3.1. La Nueva Agenda Urbana 2030**

La Declaración de Quito sobre ciudades y asentamientos humanos sostenibles para todos (2016) estableció un marco de acción moderno firmado por los gobiernos del mundo para lograr ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles al año 2030, la cual busca entre otros, reorientar la manera en que se planifican, diseñan, financian, desarrollan y gestionan las ciudades, para poner fin a la pobreza y el hambre, reducir las desigualdades, promover el desarrollo económico, sostenible, inclusivo y sostenido, lograr la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y niñas, mejorar la salud humana y el bienestar, fomentar la resiliencia y proteger el medio ambiente.

En ese sentido, la CCB considera que el POT por ser un instrumento de planeación a largo plazo (para los próximos 12 años) deberá incorporar entre otros, los siguientes lineamientos del componente de planificación y gestión del desarrollo urbano planteados en la nueva agenda urbana para su respectiva aplicación:

- Aplicar el concepto de planificación integrada conciliando las necesidades de corto plazo con los resultados deseados a largo plazo de una economía competitiva, con una calidad de vida elevada y que preserve el medio ambiente.
- Realizar planes flexibles para adaptarlos a la evolución de las condiciones económicas, aprovechando las innovaciones tecnológicas y generando mejores entornos de vida.
- Fomentar políticas de planificación urbana y territorial (planes metropolitanos, de ciudades y regiones), con el fin de generar sinergias e interacciones entre las zonas urbanas y su entorno periurbano y rural.
- Apoyar los proyectos de infraestructura regional que estimulen una productividad económica sostenible y promuevan el crecimiento equitativo de las regiones.
- Contemplar dentro de la planeación del territorio el policentrismo, la conectividad y las densidades adecuadas; así como los múltiples usos en las zonas construidas, para impedir el crecimiento urbano incontrolado, reducir los problemas y necesidades de movilidad y los costos per cápita de la prestación de servicios, aprovechando para ello la densidad, las economías de escala y la aglomeración.
- Dar prioridad a la renovación, la regeneración y la adaptación de las zonas urbanas, incluida la mejora de los barrios marginales y asentamientos informales, con edificios y espacios públicos de calidad, preservando el patrimonio cultural, con enfoques integrales y participativos en los cuales intervengan tanto los habitantes como los interesados y con ello se evite la segregación espacial y socioeconómica y se contenga el crecimiento incontrolado de las ciudades.
- Planificar el transporte de mercancías que permita un acceso eficiente a los productos y servicios, reduzca al mínimo los efectos sobre el medio ambiente y habitabilidad de la ciudad y aumente al máximo su contribución a un crecimiento económico, inclusivo, sostenido y sostenible.

### **3.2. Economía de Bogotá**

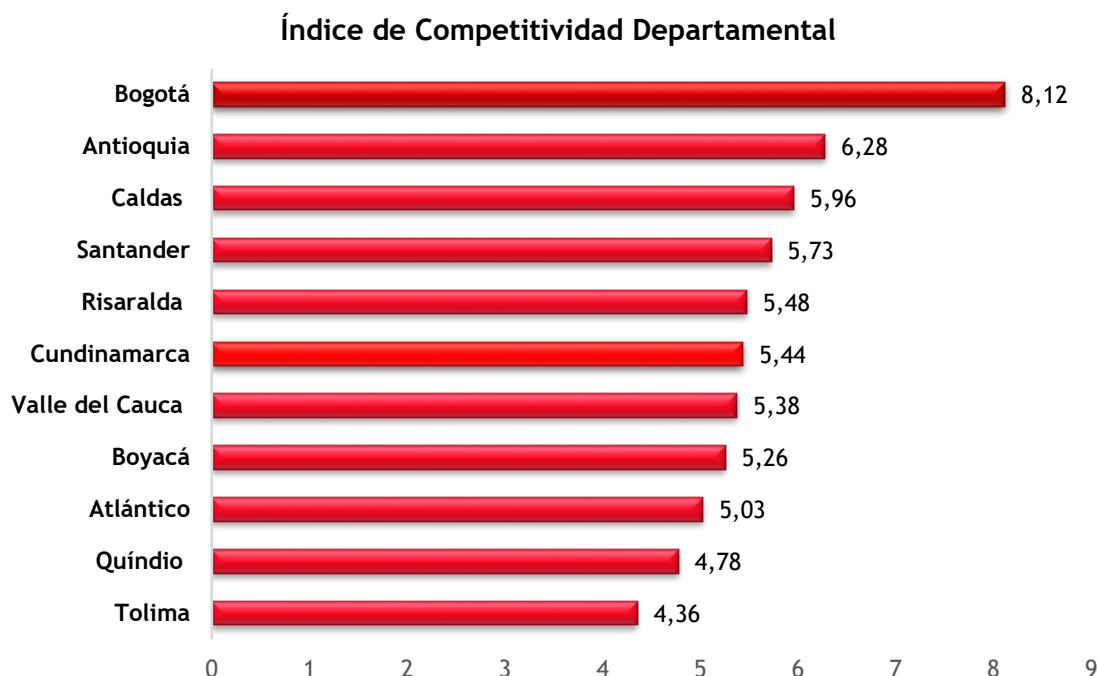
Bogotá es la principal economía y centro de negocios de Colombia. Aporta el 26% del PIB del país, US\$72.683 millones, el cual es superior al de Costa Rica, Uruguay, Panamá o Bolivia. Además, cuenta con un ingreso per cápita de US\$9.108.

Entre las regiones del país, Bogotá se destaca por ser la primera en Competitividad, es la economía regional más grande, dinámica y diversificada, tiene la base empresarial más grande



y la mejor infraestructura para los negocios. Además, posee la mayor y mejor oferta y calidad en educación superior y una cultura empresarial que se caracteriza por contar con orientación a la innovación y el emprendimiento.

Cundinamarca es la sexta región, debido al tamaño del mercado (4), sofisticación y diversificación (4), educación básica y media (5), instituciones (5), eficiencia de los mercados (5).



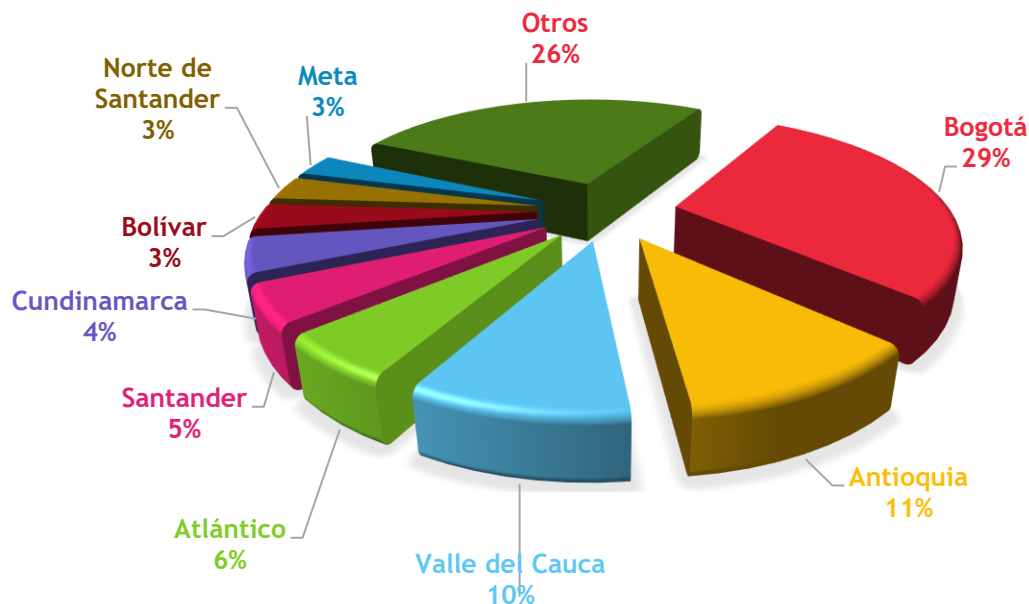
Fuente: Consejo Privado de Competitividad, CEPEC-Universidad del Rosario. 2016.

Bogotá-Región es un mercado dinámico y es el principal eje de la economía nacional, cuenta con el 29% de las empresas del país, 399.111 empresas (PN y PJ) en total, de los cuales 225.695 son establecimientos de comercio. Cada año se crean en promedio 62 mil empresas<sup>1</sup>, es decir, en la ciudad se localiza una de cada cuatro empresas que se crean en el país.

---

<sup>1</sup> Incluye los 59 municipios de la jurisdicción de la Cámara de Comercio de Bogotá en Cundinamarca.

### Distribución de las empresas en Colombia

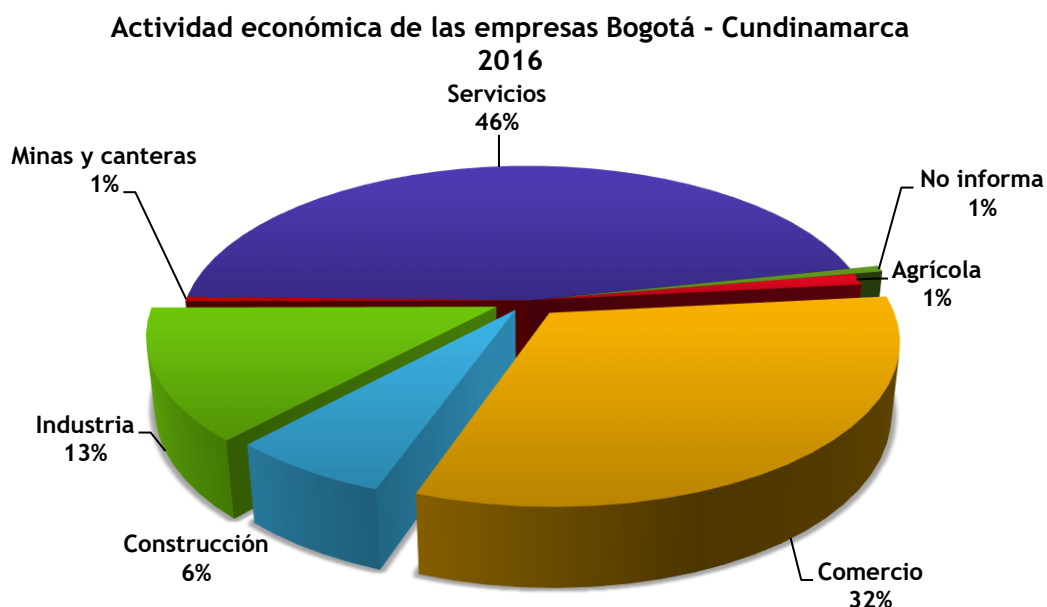


Fuente: Confecámaras, 2016. Cámara de Comercio de Bogotá, 2016. Dirección de Gestión del Conocimiento, CCB.

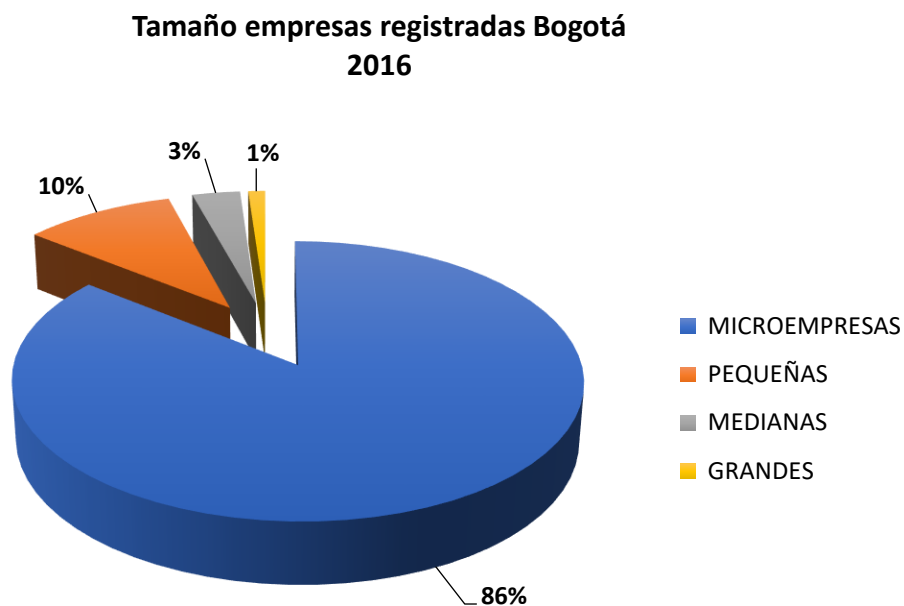
Además, concentra el mayor número de medianas y grandes empresas el país (14 mil empresas). También, con más de 27 empresas globales y 1.635 empresas con capital extranjero.

Como en las grandes ciudades, la mayoría de las empresas se dedican a actividades de servicios personales y empresariales, al comercio, industria manufacturera y en la construcción.

La ciudad cuenta con una economía diversificada, en la que los servicios son el principal motor de la actividad productiva.



Fuente: Dirección de Gestión de Conocimiento CCB, con base en el Registro mercantil. Cámara de Comercio de Bogotá, 2016.

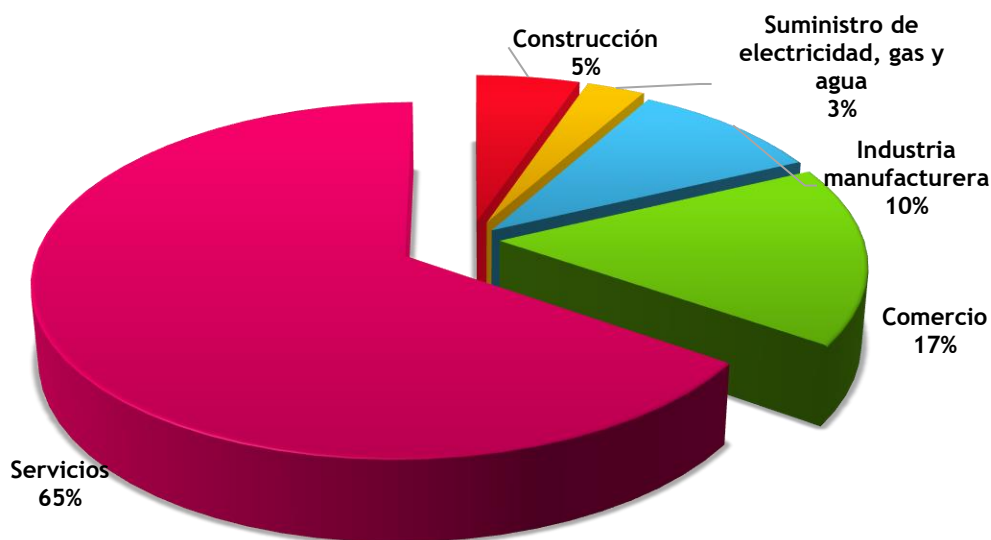


Fuente: Dirección de Gestión de Conocimiento CCB, con base en el Registro mercantil, Cámara de Comercio de Bogotá, 2016.



En Bogotá predominan las micro y pequeñas empresas con el 96%, el 4% restante corresponde a las medianas y grandes empresas.

### Distribución del PIB en Bogotá



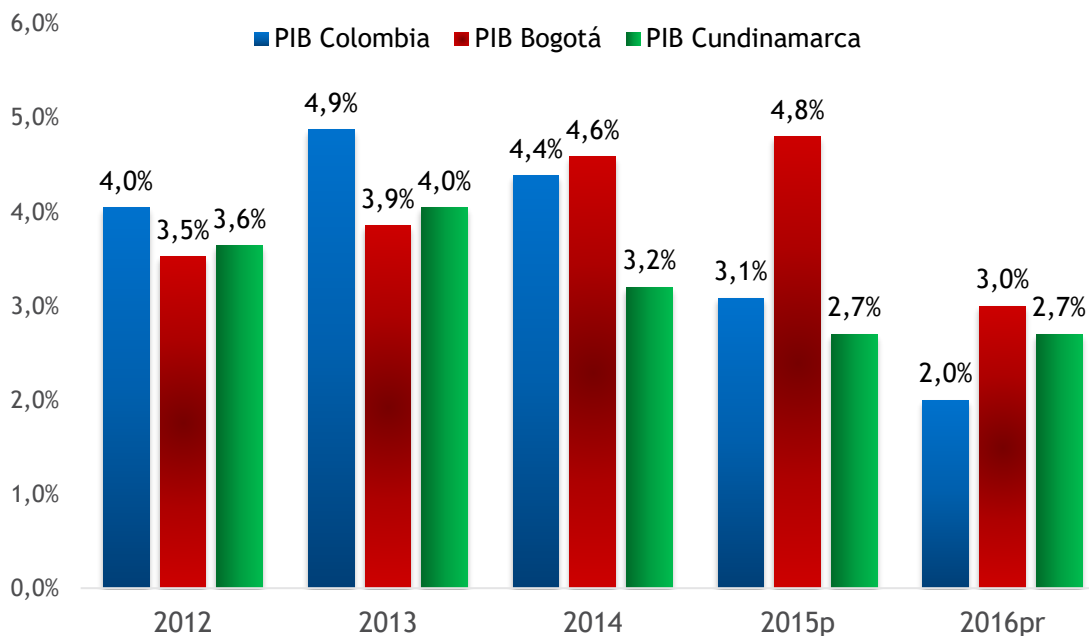
Fuente: DANE. Cuentas Nacionales Departamentales, 2016. Dirección de Gestión del Conocimiento, Cámara de Comercio de Bogotá. Preliminar

Bogotá es el centro financiero del país, la ciudad de las telecomunicaciones, de los seguros y los servicios empresariales y profesionales, industrias culturales y de contenido.

El mercado interno es la principal fuente de crecimiento de las empresas de la ciudad (97%).

La economía bogotana creció 3% en el 2016, por encima de la economía nacional, y las expectativas para el 2017 son las de lograr un crecimiento del 3.5%.

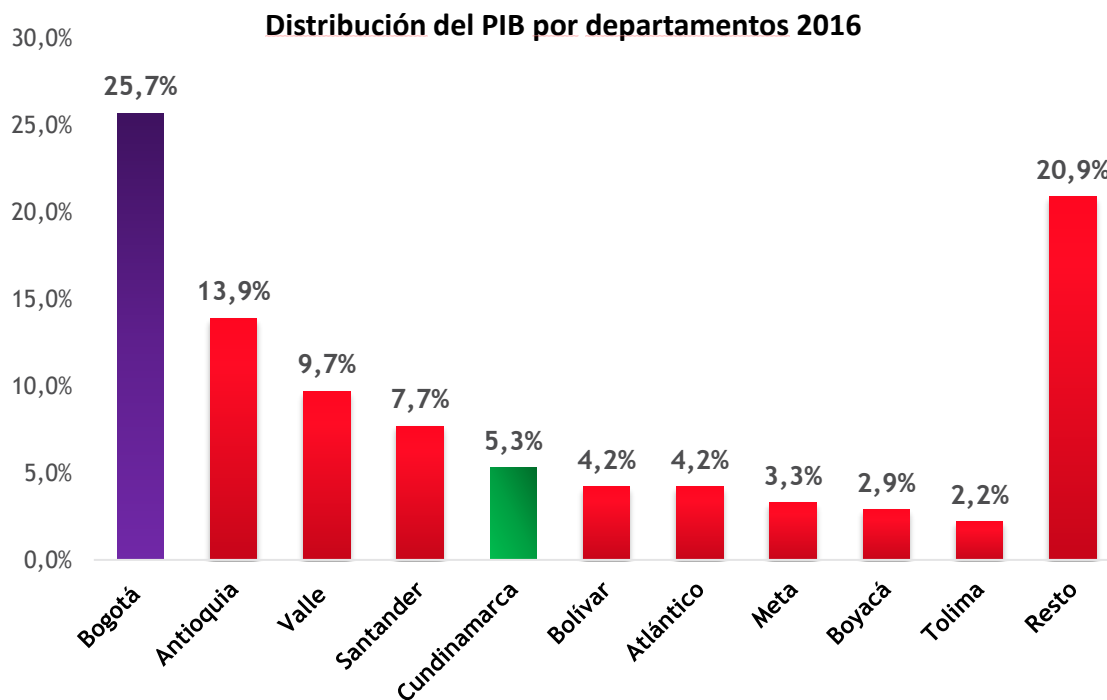
### Crecimiento PIB de Bogotá - Cundinamarca - Colombia (2012-2016)



Fuente: DANE, Cuentas Nacionales Departamentales 2017

Cálculos: Dirección de Gestión y Transformación del Conocimiento. Cámara de Comercio de Bogotá.

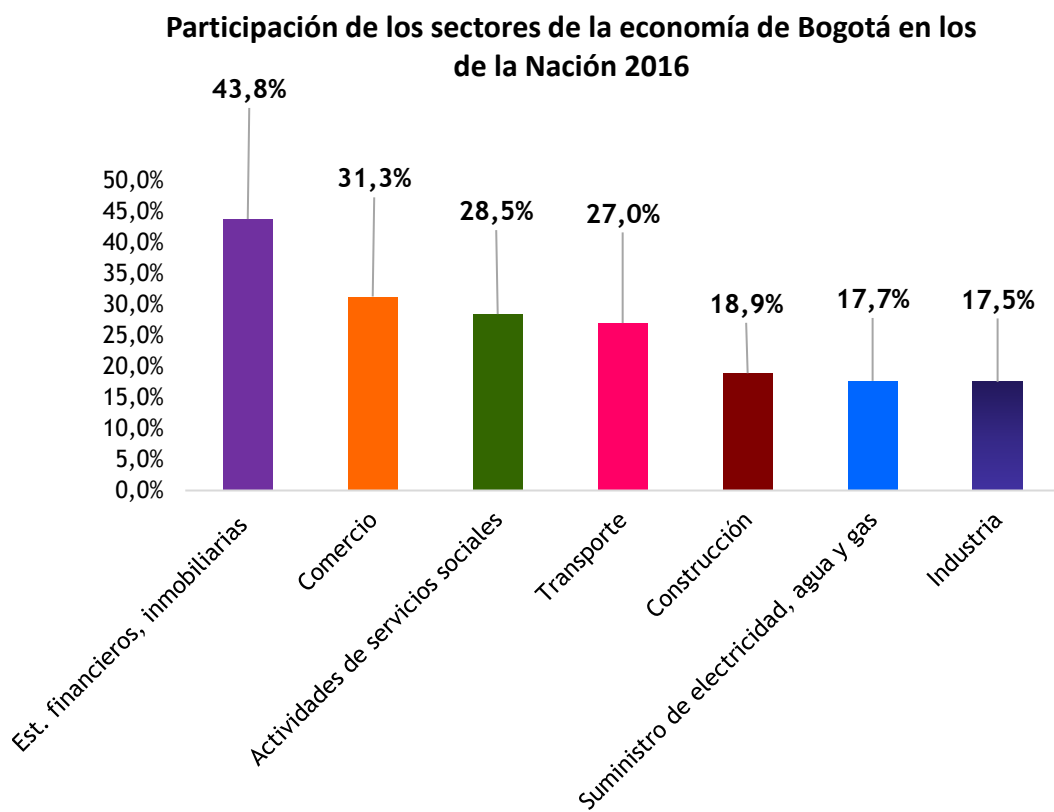
El PIB de la región Bogotá - Cundinamarca llega a US\$ 88 mil millones, y genera el 31% del PIB nacional. En la región se encuentra la mayor aglomeración de población de actividades productivas.



Fuente: DANE, Cuentas Nacionales Departamentales 2017. Cálculos: Dirección de Gestión y Transformación del Conocimiento. Cámara de Comercio de Bogotá.

En todos los sectores productivos, la participación de Bogotá es alta, se destacan establecimientos financieros (43,8%) que generan casi la mitad del PIB de ese sector en el país. Las industrias creativas en actividades como espectáculos musicales entre 2012 y 2015 se realizaron 2.303 eventos en la ciudad, casi la mitad del país. Además, en la ciudad se desarrollan 92% de los servicios creativos del país, 90% de las productoras audiovisuales, 73% de las empresas de contenidos digitales, 55% de los estudios de videojuegos, 65% de las empresas de comunicación gráfica, y 40 % de la industria de música en vivo del país.





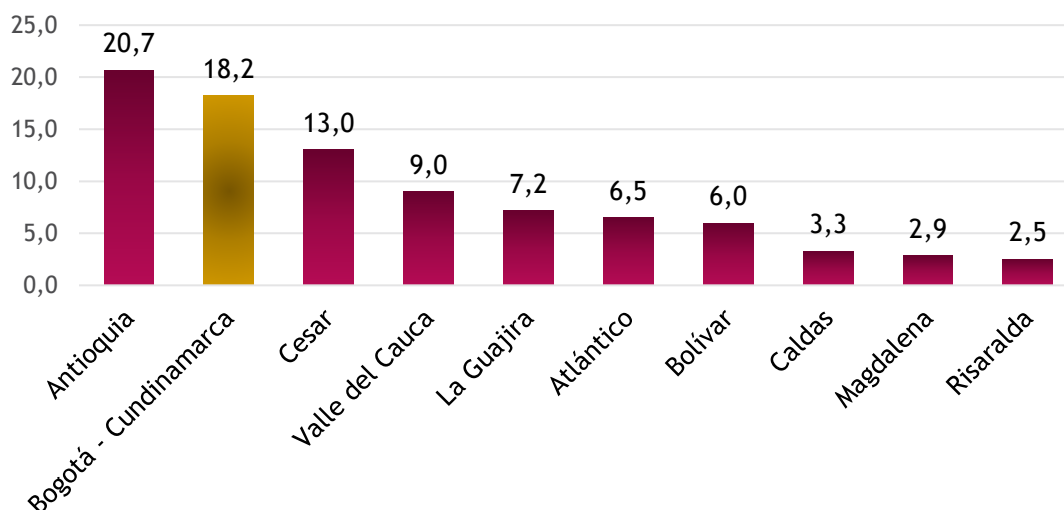
Fuente: DANE, Cuentas Nacionales 2017. Cálculos: Dirección de Gestión y Transformación del Conocimiento. Cámara de Comercio de Bogotá.

Bogotá-Cundinamarca es la segunda región con más exportaciones del país. En el 2016, las exportaciones de la región Bogotá-Cundinamarca fueron US\$ FOB<sup>2</sup> 3.812 millones.

---

<sup>2</sup> FOB: Se refiere a operaciones de compraventa en las que el transporte de la mercancía se realiza por barco.

### Participación de los departamentos Exportaciones 2016 (%)



Fuente: DANE, cifras de comercio exterior. 2017.

La industria es la principal actividad exportadora de la región 56%.

### Participación de las exportaciones de Bogotá-Cundinamarca según actividad económica - 2016



Fuente: DANE, comercio exterior exportaciones. 2017.

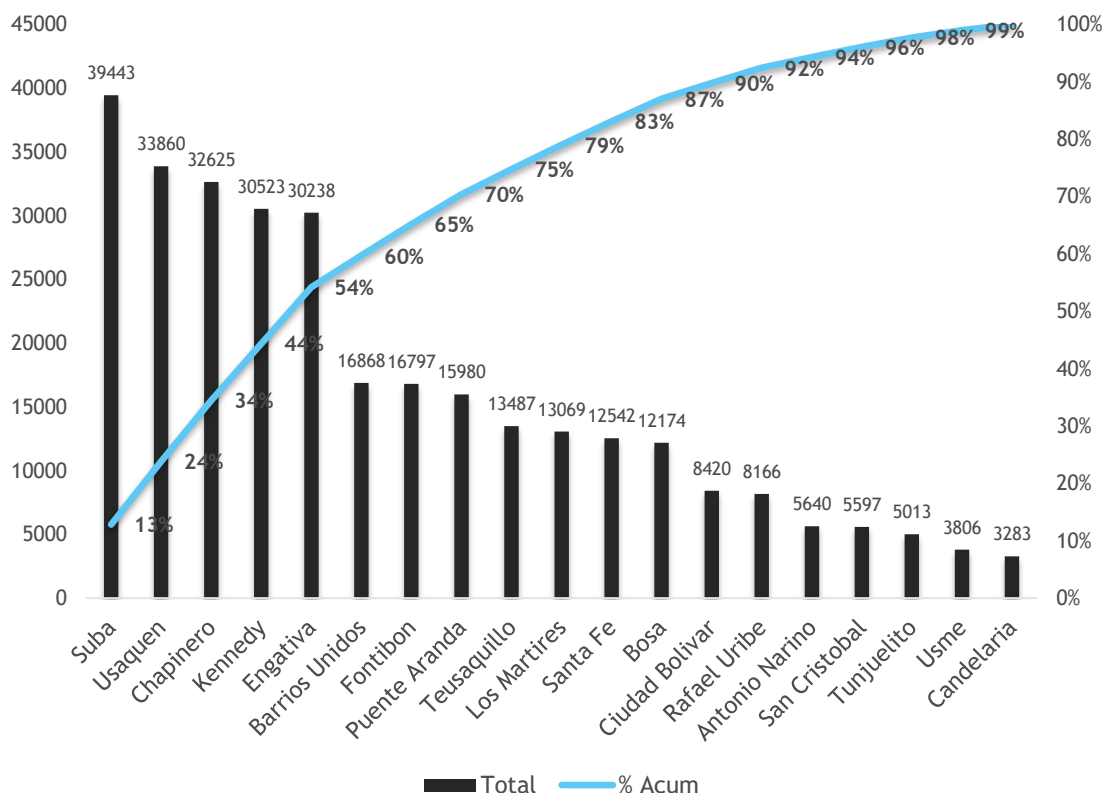
Las exportaciones de la Región se concentran en cuatro mercados (61%): Estados Unidos, Venezuela, México.

La estructura productiva diversificada, el tamaño de la población y la amplia y diversa oferta de servicios a las empresas y de bienes hacen de Bogotá el mercado más atractivo de Colombia

para la inversión y los negocios. Sin embargo, el reto de la ciudad está en la consolidación y crecimiento de las empresas, así como en el 47% de informalidad empresarial<sup>3</sup>.

En las localidades de Suba, Usaquén, Chapinero, Kennedy y Engativá se ubican más del 50% de las empresas de la ciudad.

**Pareto Empresas matriculadas y renovadas en Bogotá por  
localidad, 2016**



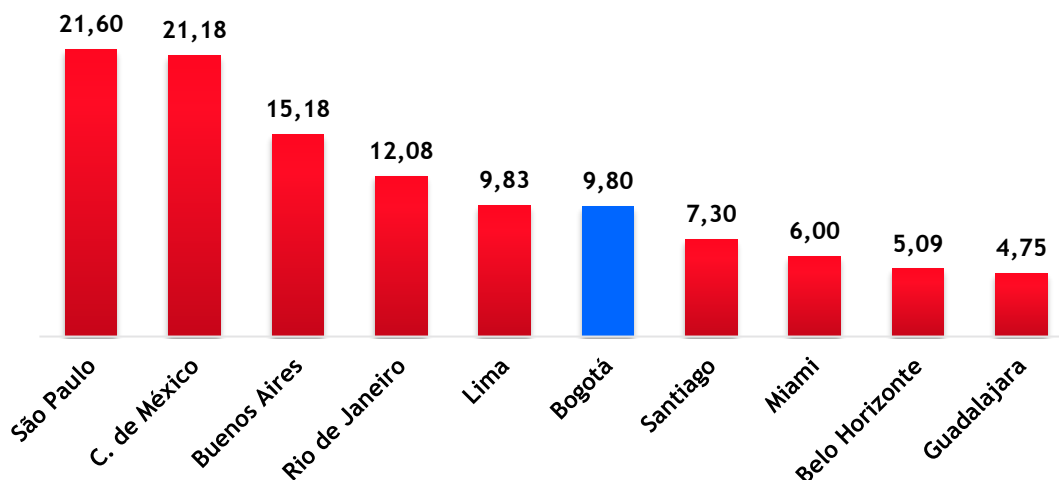
### 3.3. Fuerza Laboral

Bogotá es la sexta ciudad en población en América Latina, cuenta con 8 millones de habitantes, es decir, el 17% de la población total del país. El 30% de la población está entre 15 y 29 años. Y se estima que en la próxima década tendrá más de 10 millones de habitantes y se convertirá en la primera megaciudad del país.

<sup>3</sup> De acuerdo con los Censos Empresariales realizados por Cámara de Comercio de Bogotá.



### **Población en las principales ciudades de América Latina – 2016 (Millones)**



Fuente: América Economía, Ranking ciudades más atractivas para hacer negocios en Latinoamérica 2016

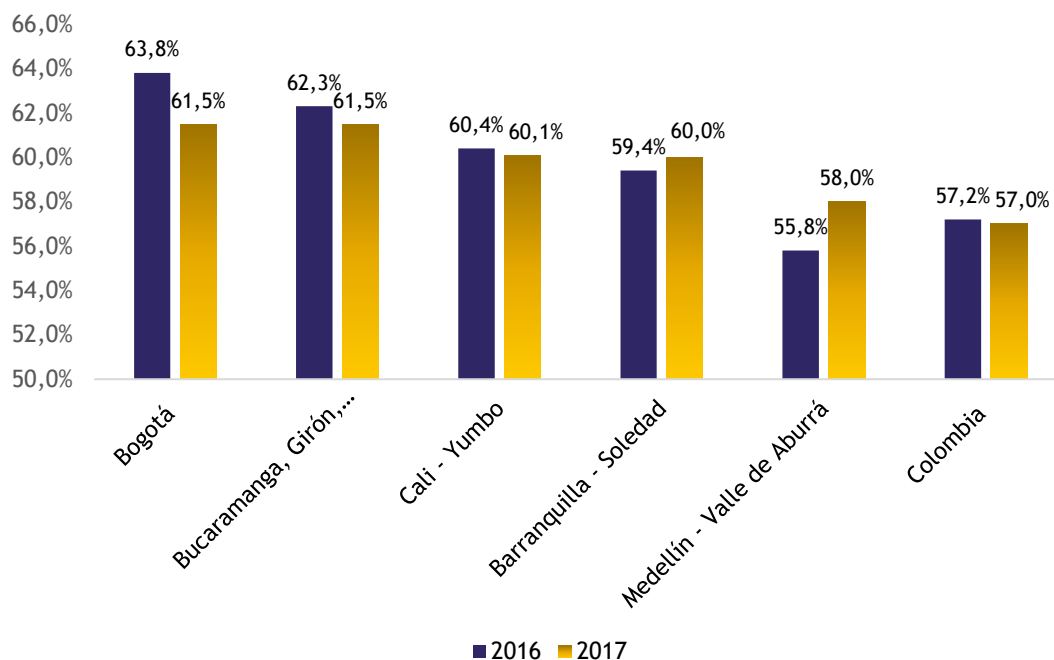
La ciudad cuenta con una amplia oferta de recurso humano calificado, en diferentes áreas del conocimiento. Además, con 30.000 de 112.000 graduados tienen estudios de postgrado, más de 90.000 graduados en educación superior. También, aloja 115 instituciones de educación superior y 2.395 colegios. Seis de las 100 mejores universidades de América Latina se localizan en Bogotá según el Ranking QS 2018. Finalmente, cuenta con 37% de los técnicos y tecnólogos de Colombia.

Su fuerza laboral es de 4,6 millones de personas, cifra superior a la de Santiago de Chile y Quito. Además, con más de 1.600 grupos de investigación, es decir, el 38% del total de Colombia y más del 43% del total de PhD del país.

En la ciudad se encuentra el 38% de los ocupados en las 13 áreas metropolitanas. Y es la ciudad que más empleo genera: la tasa de ocupación es superior al promedio del país en 4,5 puntos porcentuales.

En las actividades de servicios, el comercio y en la industria se encuentran las principales fuentes de empleo.

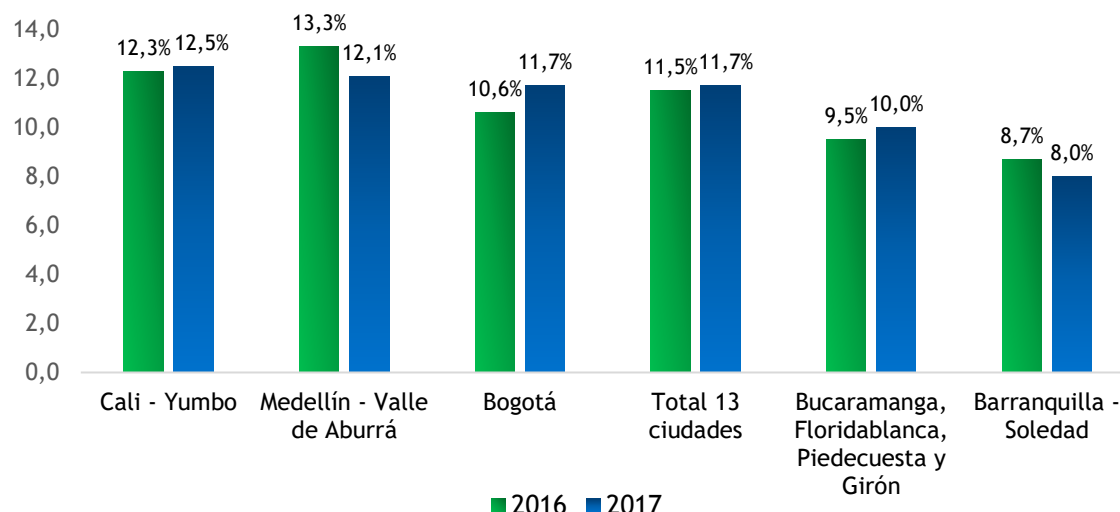
### Tasa de Ocupación - Primer trimestre 2016-2017 Principales áreas metropolitanas



Fuente: DANE, GEIH. Mercado Laboral. 2017

En el 2016 la tasa de desempleo fue 9.3%, similar al promedio de las 13 principales ciudades del país. En el primer trimestre de 2017, la tasa de desempleo fue de (11,7%), es decir 539 mil personas estaban desempleadas, una cifra similar a la población de una ciudad como Soacha.

### Tasa de desempleo Principales ciudades del país Primer trimestre 2016 - 2017



Fuente: DANE. GEIH. 2017.

Sin embargo, uno de los grandes retos de la ciudad es la informalidad laboral que alcanza el 42,5%<sup>4</sup>

### 3.4. Entorno para hacer negocios

En 2016, los flujos de Inversión Extranjera Directa en el mundo disminuyeron 2%, alcanzando un total de 1.74 billones de dólares, más de la mitad de la inversión se dirigió hacia economías desarrolladas (59%) y en menor medida a las economías en desarrollo (41%).

En América Latina, la Inversión Extranjera Directa continúa en un periodo de contracción. Las entradas de capital hacia la región totalizaron 167 mil millones de dólares, un 7.9% menos que en el año 2015. Tres aspectos incidieron en la desaceleración de los flujos en la región: i) los bajos precios de las materias primas, ii) las perspectivas a la baja de las tasas de crecimiento de las economías de la región y iii) la volatilidad de las monedas locales. En 2016, Brasil se mantuvo como el principal receptor de Inversión Extranjera Directa de la región (47% del total), le siguen México (19%), Colombia (8%), Chile (7%) y Perú (4%). Según la CEPAL se espera que, en 2017 la Inversión Extranjera Directa hacia América Latina caiga un 10%.

<sup>4</sup> Según, Bogotá, 2016, GEIH DANE.

En Colombia, en el 2016 la Inversión Extranjera Directa creció el 16% respecto al 2015, al pasar de 11.732 millones de dólares a 13.687 millones de dólares. Según la Balanza de Pagos del Banco de la República, en el primer trimestre del 2017 el país recibió 2.515 millones de dólares, un 46.5% menos que en igual período del año anterior. Esta caída se explica principalmente porque en el primer trimestre del año pasado se hizo efectiva la compra del 57.6% de las acciones de ISAGEN, por parte de la firma canadiense Brookfield. Descontando esta transacción, la Inversión Extranjera Directa en el país al primer trimestre del año habría caído solamente un 2.5%. ProColombia, por su parte, estima que a diciembre de 2017 la Inversión Extranjera Directa caerá en cerca de 20%.

En el caso de Bogotá, según estimaciones de Invest in Bogota, en el primer semestre de 2017 Bogotá-Región recibió cerca de 572 millones de dólares de Inversión Extranjera Directa nueva (greenfield) y de expansión que corresponde al 26% del total nacional, representados en más de 50 proyectos de empresas provenientes de diferentes países.

Del total de inversiones que han llegado a Bogotá en 2017, Invest in Bogota ha apoyado 23 proyectos por un valor estimado de 180 millones de dólares y la creación de más de 7.900 empleos directos. Los principales países originadores de estas inversiones son Estados Unidos, España, Francia, Reino Unido y Suecia.

Desde su creación en el año 2006 hasta octubre del 2017, Invest in Bogota ha facilitado más de 280 decisiones de inversión por un valor superior a los 2.000 millones de dólares que representan más de 33.000 nuevos empleos para la ciudad. Los principales sectores de inversión son: Tecnologías de Información TI/BPO, Servicios de Petróleo y Gas, Manufacturas, Agroindustria, Materiales de construcción, Químicos, Construcción, Infraestructura, Servicios profesionales, Salud, Farmacéutico e Industrias Creativas.

Como ejemplo de los proyectos de inversión facilitados por Invest in Bogota se destacan compañías como Grupo Avanza, Konecra y NH Hoteles de España; Convergys, Marriott, Dole, AIG de Estados Unidos; B Braun y Fresenius de Alemania; Genpact y Sutherland de la India; Pestana y Bluepharma de Portugal, Castem de Japón, Decathlon de Francia, Atton Hoteles de Chile, Envases Universales de México, entre otras.

En el último año han disminuido las oportunidades y prospectos en sectores asociados a servicios para la industria extractiva y se han fortalecido las oportunidades en ciencias de la vida (farmacéuticos y servicios de salud) y en industrias creativas. Los segmentos que representan una dinámica importante en la región por su alto potencial de atracción de inversión son los servicios de plataforma tecnológica. Además, se han identificado diversas oportunidades asociadas al Big Data, Cloud Computing, NextGen Security y Social Business, con la posibilidad de materializarse en empresas del tipo data center, de seguridad digital, basadas en el concepto de Internet de las Cosas y consultoras con servicios de análisis especializado de datos.

De igual forma, el sector de alimentos procesados y bebidas se destaca entre las actividades manufactureras con mayor potencial de inversión. Otros sectores que presentan oportunidades en razón a las alternativas de segmentación y mayor profundización del mercado son los relacionados con la tercerización de servicios de alto valor agregado (BPO/KPO). También aparecen sectores promisorios y de alto impacto para la ciudad como los de ciencias de la vida: servicios de salud, dispositivos médicos y biotecnología.

### 3.5. Conclusiones

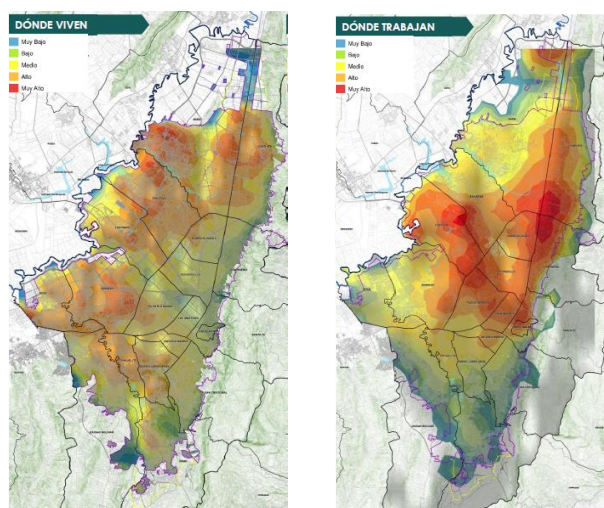
- En la próxima década Bogotá será la primera mega ciudad de Colombia con más de 10 millones de habitantes y uno de los más grandes centros urbanos en América Latina.
- Y como en las grandes ciudades, es la capital de los servicios en el país, con una estructura productiva diversificada y con un talento humano que la convierten en ciudad atractiva para invertir y vivir.
- Bogotá es la ciudad de Colombia más conectada al mundo y la más atractiva para la inversión extranjera que llega al país. Tenemos cerca de 1.550 empresas con capital extranjero, y de ellas más de 200 con negocios globales.
- Bogotá tiene la mejor plataforma e infraestructura para los negocios y la ciudad es más atractiva para empresas nacionales e internacionales que la eligen como destino para desarrollar sus negocios y actividades, por ser la ciudad de Colombia y una de las de América Latina que ofrece más oportunidades de crecimiento y negocios.
- Generamos oportunidades a los emprendedores e inversionistas: tenemos más de 399 mil empresas, y cada año se crean cerca en promedio 62 mil empresas.
- Contamos con el talento humano más calificado y capacitado del país y con el clúster de educación más importante de Colombia.
- Somos la región que más contribuye al crecimiento del país con el 26% PIB y con un crecimiento superior al de la economía nacional 3% vs 2% respectivamente.
- Cada día nos consolidamos como la capital de las industrias creativas, actividades de software, TIC y servicios empresariales, entre otras actividades.
- Colombia es uno de los países más competitivos de América Latina y cuenta con un excelente entorno para hacer negocios. El país ocupa el primer puesto en protección al inversionista en América Latina y ocupa el segundo puesto con el mejor entorno para hacer negocios en América Latina según *Doing Business 2017* y ocupa el tercer puesto como el país más competitivo de América Latina, según el *Institute for Management Development 2016*.
- Bogotá se ha posicionado a nivel internacional como uno de los principales centros de negocios de la región. Ocupa el primer puesto como la ciudad con la mejor estrategia de atracción de inversión en América Latina, según *fDi Magazine American Cities of the Future*

2017 – 2018, el quinto puesto como la ciudad global de América Latina, según *AT Kearney* 2016, como la mejor ciudad para hacer negocios en América Latina, según *América Economía* 2016 y como la ciudad del futuro de América Latina, según *fDi Magazine American Cities of the Future 2017 – 2018*. Además, es la sexta ciudad en América Latina para el turismo corporativo, según *ICCA* 2015 y es la séptima ciudad inteligente de América Latina, según *Cities in Motion* 2016.

### 3.6. Diagnóstico del POT vigente (Decreto 190 de 2004)

La CCB realizó dos eventos, el primero en alianza con Fenalco el 31 de mayo de 2017 y el segundo, el 16 de agosto del mismo año, en alianza con PNUD y Semana sostenible, en los cuales la Administración Distrital presentó el diagnóstico del Plan de Ordenamiento Territorial vigente, cuyos principales resultados se señalan a continuación y son un insumo para la formulación de propuestas desde el sector empresarial a este instrumento de planeación para los próximos 12 años:

- La ciudad presenta una alta concentración de actividades económicas en el centro expandido o ampliado (mapa de la derecha). Sin embargo, la población vive en las localidades de borde (mapa de la izquierda), lo cual evidencia una necesidad de infraestructura vial y de transporte para realizar sus desplazamientos, que el nuevo POT deberá contemplar.

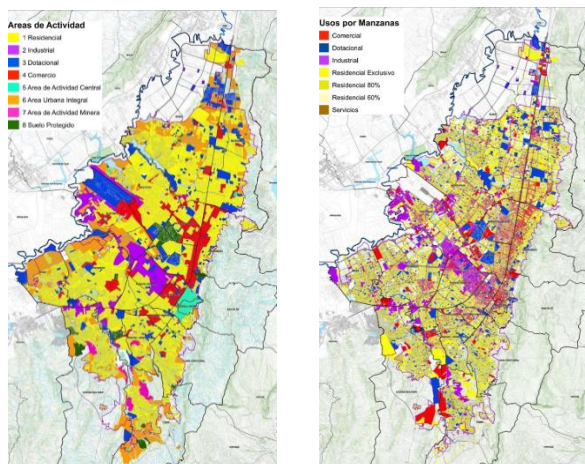


Fuente: SDP. Mayo de 2017

- Las áreas de actividad propuestas en el POT (mapa de la izquierda) no se ven reflejadas en los usos del suelo actuales (mapa de la derecha), lo que permite concluir que la ciudad pasó del uso residencial neto y residencial con zonas delimitadas de comercio y servicios,

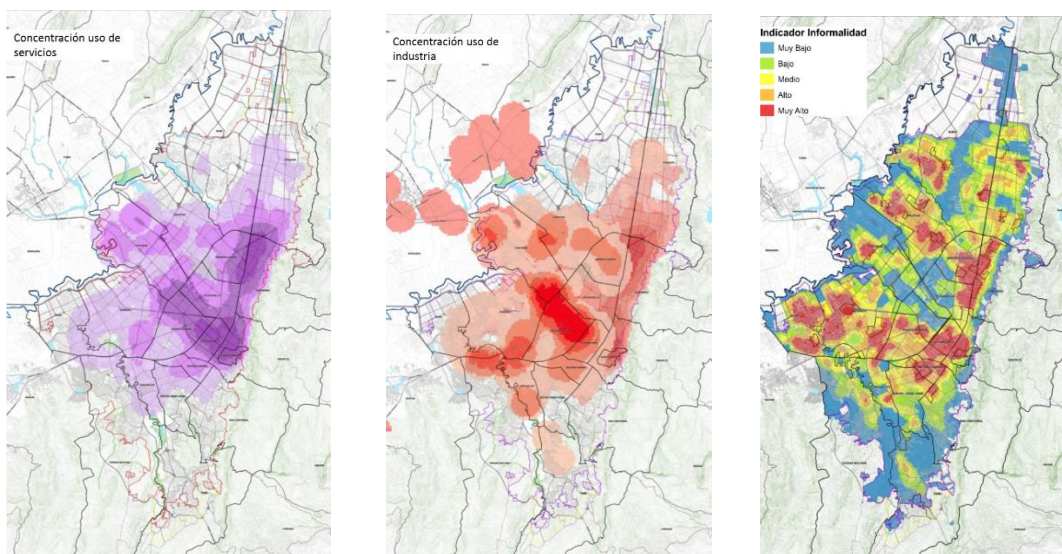


a la mezcla de usos (comercio, servicios, vivienda, equipamientos, industrias, entre otros) en el territorio, situación que debe ser reconocida en el nuevo POT.



Fuente: SDP. Mayo de 2017

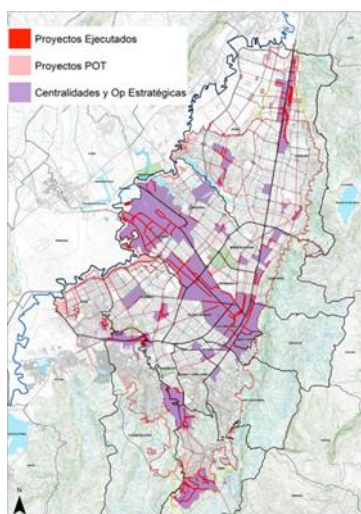
- Bogotá se consolida como una economía de servicios principalmente empresariales, financieros y de administración pública, los cuales se concentran en el centro ampliado o expandido (mapa de la izquierda). La industria, por su parte, se ha dispersado en el territorio, principalmente por la “industria artesanal” (textiles, metalmecánicas y alimentos), las cuales se relacionan de forma directa con la actividad residencial y se concentran principalmente en el centro – occidente de la ciudad. La informalidad se ha dispersado por el centro – occidente y en las áreas residenciales del sur de la ciudad. Lo anterior muestra la necesidad de acercar la actividad empresarial a las zonas residenciales en las localidades de borde, aspecto que el nuevo POT deberá evaluar e incorporar.



Fuente: SDP. Mayo de 2017



- En la estructura socioeconómica y espacial, el POT planteó el desarrollo de 21 centralidades<sup>5</sup>, algunas existentes que cuentan con alta concentración de actividades económicas, otras nuevas cuyo nivel de desarrollo es bajo, pero son básicas para complementar la estructura y garantizar el cumplimiento de los objetivos de equilibrio urbano y rural y de integración a diferentes escalas. Sin embargo, a la fecha la ciudad sólo ha adoptado los lineamientos y normas de tres centralidades: Centro Histórico -Centro Internacional, Nuevo Usme y Norte. A pesar de eso, centralidades tan importantes como Anillo de innovación y el entorno del Aeropuerto Eldorado que contribuyen a la internacionalización de la ciudad, no se reglamentaron, situación que el nuevo POT deberá priorizar.



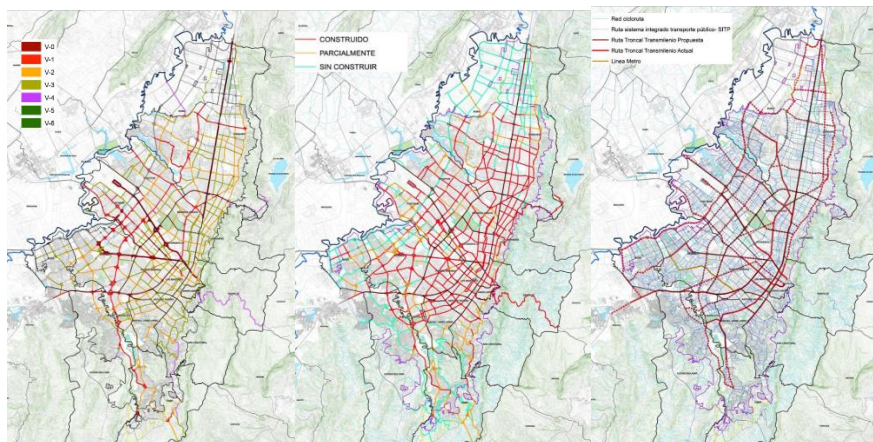
Fuente: SDP. Mayo de 2017

- Para el desarrollo del modelo desconcentrado de ciudad propuesto en el POT era necesario contar con la infraestructura de soporte (sistema vial, de transporte, servicios públicos, equipamientos y espacio público). En ese sentido, Bogotá proyectó ejecutar obras de

---

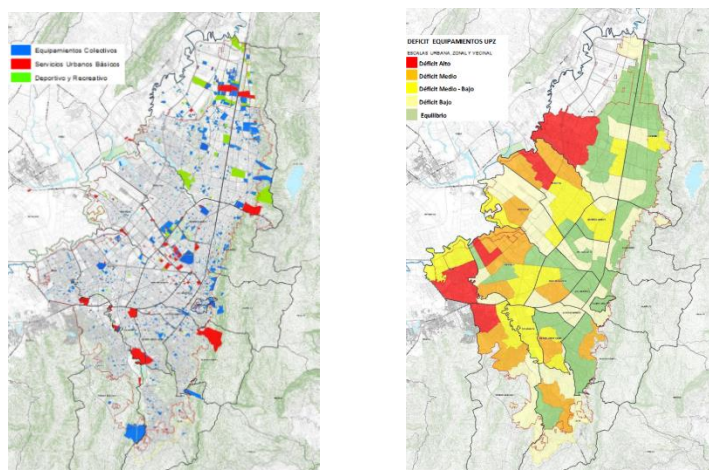
<sup>5</sup> El POT vigente planteó en su estructura socioeconómica y espacial 21 centralidades, de las cuales Usaqué - Santa Bárbara, Calle 72 - Calle 100, Centro histórico - Centro internacional, Salitre - Zona Industrial, Fontibón - Aeropuerto Eldorado – Engativá y Nueva centralidad Eje de integración Llanos / Nuevo Usme son de integración internacional y nacional; Delicias / Ensueño, Nueva Centralidad Quirigua – Bolivia y Toberín - La Paz son de integración regional; Suba, Ferias – Rionegro, Restrepo – Santander, Nueva Centralidad Danubio - Rio Tunjuelo, Chapinero, Corabastos, Álamos, Prado Veraniego, 7 de Agosto, Veinte de Julio y Bosa son de integración urbana.

infraestructura vial de 6.240,4 Km/Carril y sólo logró 3.605,4 Km/Carril (malla vial arterial el 38%, malla vial complementaria 56% y malla vial intermedia y local 6%). En cuanto al sistema de ciclorrutas, la ciudad proyectó la construcción de 431,45 Km y se construyeron 187 Km. Frente a Transmilenio la ciudad proyectó la construcción de 20 troncales y sólo construyó nueve, lo cual evidencia una necesidad de ejecutar dichos proyectos en el marco del nuevo POT.



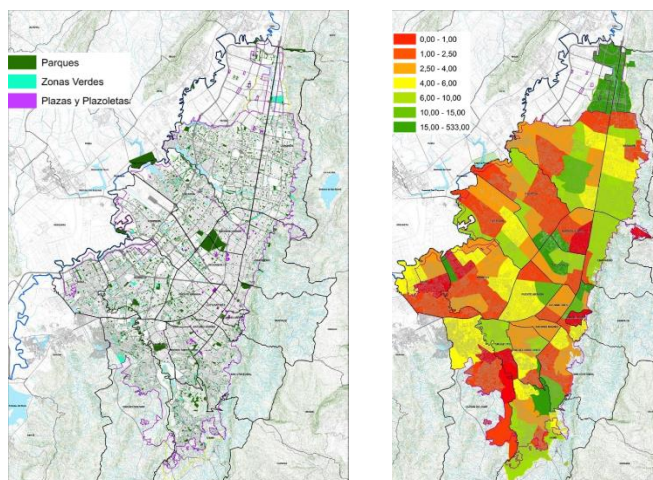
Fuente: SDP. Mayo de 2017

- En cuanto a equipamientos dispuso el desarrollo de 535 proyectos para la ciudad (42 de salud, 160 de educación, 5 de cultura, 153 de bienestar social, 77 de seguridad y justicia, 30 de abastecimiento, 5 recintos feriales, 5 sedes administrativas, 6 cementerios y servicios funerarios y 52 deportivos recreativos), sin embargo, sólo se ejecutaron 121 (13 de salud, 46 de educación, 1 de cultura, 13 de bienestar social, 36 de seguridad y justicia, 1 de abastecimiento, 1 recinto ferial, 9 sedes administrativas, 1 cementerio y servicio funerario y ningún deportivo recreativo), lo que indica que el nuevo POT deberá facilitar el desarrollo de este tipo de proyectos en la ciudad, principalmente en zonas con déficit de dotacionales.



Fuente: SDP. Mayo de 2017

- En cuanto a los servicios públicos, planeó el desarrollo de proyectos que para el caso de acueducto se ejecutó el 42%, en residuos sólidos se ejecutó el 60%, en alcantarillado pluvial y sanitario el 57%, en energía el 99% y en gas natural el 95%, lo que indica que es necesario que en el marco del nuevo POT desarrolle las obras pendientes.
- Frente al espacio público estableció como meta contar 10 m<sup>2</sup> de espacio público efectivo por habitante, sin embargo, la ciudad actualmente cuenta con 4,4 m<sup>2</sup>, es decir, con 3.505,2 Ha de espacio público, de los cuales el 12,09% corresponden a zonas verdes, el 1,48% a plazas y plazoletas y el 86,43% a parques, lo que indica que presenta un déficit de 4.475 Ha. y que el nuevo POT deberá concentrar sus esfuerzos en mejorar dicha situación.



Fuente: SDP. Mayo de 2017

- Finalmente, el POT estableció instrumentos de planeación en diferentes niveles, sin embargo, la adopción y la reglamentación de los mismos dificultó su implementación y con

ello la ejecución de los proyectos tales como nuevos equipamientos de salud, educación, bienestar social, entre otros.

## **4. Apuestas de la CCB**

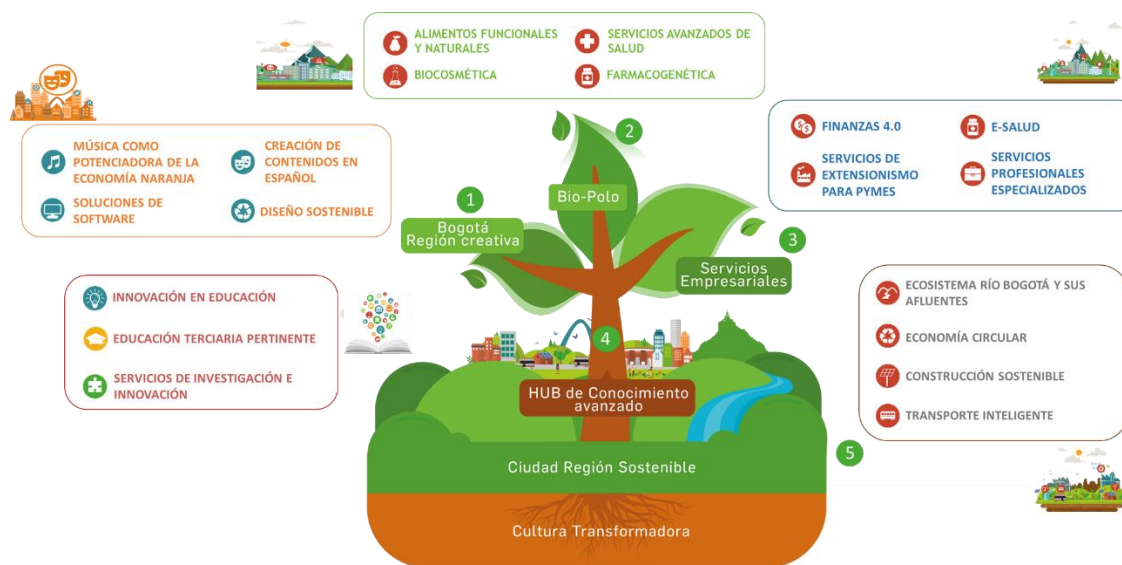
### **4.1. Estrategia de Especialización Inteligente -EEI**

La Estrategia de Especialización Inteligente es la agenda integrada de desarrollo productivo e innovación de Bogotá Cundinamarca construida colectivamente y liderada desde la Comisión Regional de Competitividad con la participación de 23 instituciones miembros del Comité Ejecutivo conformado desde el sector privado por: ProBogotá, la Andi, Fenalco, Invest in Bogota, las Cámaras de Comercio de Facativá, Girardot y Bogotá, Confecámaras, Asomuña, Federesa, los Foros de Presidentes de la ciudad, el Consejo Privado de Competitividad; en representación del sector académico científico están Connect Bogotá Región, la Red Vértice, las universidades Central y San Buenaventura designadas para representar al resto de universidades de la región; participan el Gobierno Distrital y Departamental cada uno representado por tres Secretarías y el Gobierno Nacional con la participación del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y la Alta Consejería para la Competitividad. Además, cuenta con el Concejo de Bogotá a través de las bancadas de la innovación y la de Competitividad y un representante de la Asamblea de Cundinamarca.

Esta agenda busca la transformación de Bogotá y Cundinamarca, basada en el conocimiento y la innovación. Es una estrategia dinámica que responde a las capacidades regionales y a las tendencias internacionales para la generación de proyectos. En este sentido, la Estrategia de Especialización Inteligente identifica como su motor el uso de las tecnologías facilitadoras clave (KETs por sus siglas en inglés) o tecnologías intensivas en capital y conocimiento presentes en la región, tales como la biotecnología, nanotecnología, micro y nano electrónica, fabricación avanzada, fotónica, materiales avanzados y tecnologías de información y comunicaciones (TIC) para el desarrollo de nuevos productos, servicios y modelos de negocios en sectores productivos tradicionales y emergentes de la economía regional.

Como resultado, se identificaron cinco áreas productivas (Bogotá Región Creativa, Biopolo, Servicios Empresariales, Hub de Conocimiento Avanzado y Ciudad Región Sostenible) y 19 nichos en los que Bogotá y Cundinamarca sustentarán dicho potencial de desarrollo productivo e innovación.





Fuente: Comisión Regional de Competitividad de Bogotá Cundinamarca – Secretaría Técnica CCB (2017).

El desarrollo de estas áreas y nichos de especialización Inteligente está alineado y se soporta en la agenda de las 16 iniciativas cluster de la ciudad-región, lideradas por la Cámara de Comercio de Bogotá, como se puede observar en la siguiente figura y con los cuales se desarrollaron una serie de espacios y talleres para identificar necesidades y propuestas al POT, cuyos resultados se mencionan más adelante:



Fuente: Comisión Regional de Competitividad de Bogotá Cundinamarca – Secretaría Técnica CCB (2017).

Para avanzar en la geolocalización en la región del tejido empresarial que conforma estas áreas y nichos de Especialización, se adelantó un convenio suscrito entre la Gobernación de Cundinamarca, la Universidad del Rosario, la Cámara de Comercio de Facatativá y la Cámara de Comercio de Bogotá en el año 2016, que en su primera fase permitió territorializar o espacializar las empresas que hacen parte de las áreas y nichos de la Estrategia de Especialización Inteligente. Dicho estudio identificó los territorios que cuentan con una cantidad de empresas suficiente, como para articularse a un área de la Estrategia de Especialización Inteligente “masa crítica empresarial”, a través de una Tasa de Participación en la base empresarial (TP), la cual permite establecer el porcentaje de empresas de la subregión que se articulan al total de empresas de Cundinamarca en cada área, incluido Bogotá (por Localidades).

Luego identificó otros territorios que, a pesar de no contar con masa crítica empresarial, vienen especializándose y creciendo en la localización empresarial en la respectiva área, por encima del promedio regional “con tendencia especializarse y a ser emprendedoras”, a través de un Índice de Especialización Relativa (IER), lo cual permite identificar la Especialización de un territorio en un sector económico específico, en relación con el peso del sector en el conjunto del territorio.

Finalmente, formuló un análisis estratégico para caracterizar la dinámica del potencial de articulación de cada territorio respecto de la EEI, en función de la combinación de los resultados de los pasos anteriores “Combinación gráfica de criterios”, a través de un indicador de Tendencias de Aglomeración Relativa (TAR), el cual permitió identificar el crecimiento de la cantidad de empresas de un sector económico específico en un territorio.

Biopolo	Región creativa	Servicios empresariales	Hub de conocimiento avanzado	Ciudad región sostenible
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alimentos funcionales y naturales (53 códigos CIIU)</li> <li>• Biocosmética (13 códigos CIIU)</li> <li>• Farmacogenética (9 códigos CIIU)</li> <li>• Servicios avanzados de salud (9 códigos CIIU)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creación de contenidos en español (29 códigos CIIU)</li> <li>• Diseño sostenible (14 códigos CIIU)</li> <li>• Música como potenciadora de la economía naranja (13 códigos CIIU)</li> <li>• Soluciones de software (10 códigos CIIU)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• E-salud (12 códigos CIIU)</li> <li>• Finanzas 4.0 (21 códigos CIIU)</li> <li>• Servicios de extensionismo para pymes (16 códigos CIIU)</li> <li>• Servicios profesionales especializados (34 códigos CIIU)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Educación terciaria pertinente / innovación en educación (4 códigos CIIU)</li> <li>• Servicios de investigación e innovación (6 códigos CIIU)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción sostenible (21 códigos CIIU)</li> <li>• Economía circular (7 códigos CIIU)</li> <li>• Ecosistema Río Bogotá y sus afluentes (3 códigos CIIU)</li> <li>• Transporte inteligente (19 códigos CIIU)</li> </ul>

Fuente: Centro de Pensamiento en Estrategias Competitivas (CEPEC) – Universidad del Rosario (2016).

Para la identificación de los territorios con potencial de articulación a la EEI se implementó un procedimiento consistente en tres pasos básicos que se describen a continuación:

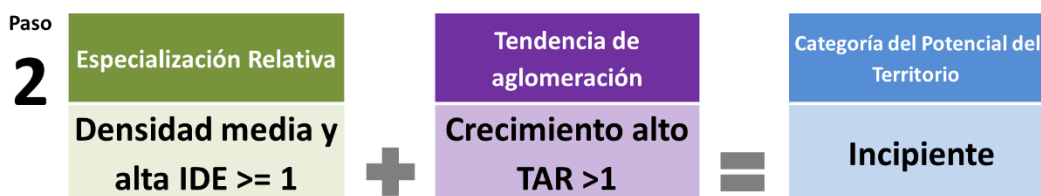
El paso 1 denominado “Masa crítica empresarial”, permite identificar los territorios que cuentan con una cantidad de empresas suficiente como para articularse a la respectiva área de la Estrategia de Especialización Inteligente. En este paso se aplica el indicador de Tasa de participación en la base empresarial (TP), el cual asigna a aquellos territorios que participen con más del 5% de las empresas del respectivo nicho en la región, la etiqueta de “territorio que cuenta con masa crítica empresarial en el nicho respectivo”.



Fuente: Centro de Pensamiento en Estrategias Competitivas (CEPEC) – Universidad del Rosario (2016).

El paso 2 avanza en la evaluación de los territorios que, a pesar de no contar con masa crítica empresarial, vienen especializándose y creciendo en la localización empresarial en la respectiva área, por encima del promedio regional. En este paso se evalúan los territorios que no cuentan con masa crítica, a partir de la siguiente combinación entre los indicadores de especialización relativa y de tendencia a la aglomeración: aquéllos territorios que en primer lugar están especializados en el nicho (a pesar de no contar con un número significativo de empresas respecto al total) y en segundo lugar, crecen en la localización de empresas en el nicho (por encima del promedio regional), son considerados como territorios “incipientes” en el respectivo nicho.

*Para los territorios sin masa crítica...*



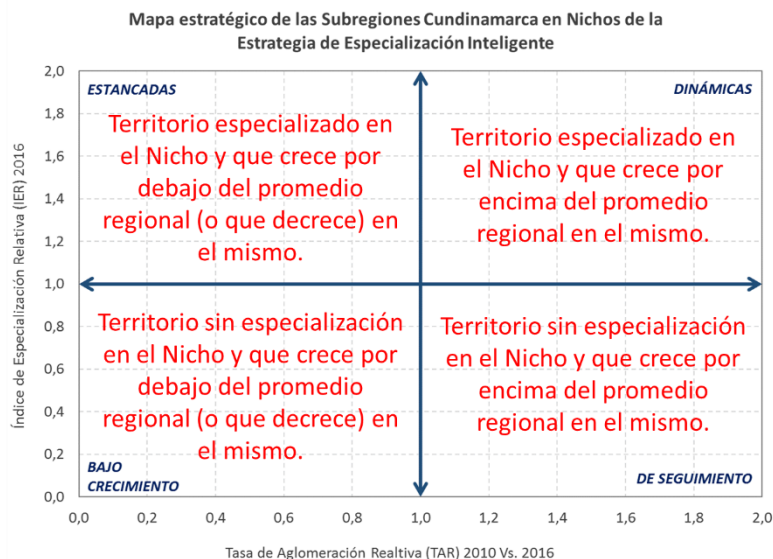
Fuente: Centro de Pensamiento en Estrategias Competitivas (CEPEC) – Universidad del Rosario (2016).

El paso 3 ofrece un panorama integral del conjunto de los territorios evaluados, en la medida que ubica en un mapa analítico estratégico las tendencias que están siguiendo los territorios en la perspectiva de su articulación al respectivo nicho de la Estrategia de Especialización Inteligente, a partir de la combinación de los 3 indicadores. Este paso permite realizar un análisis estratégico para caracterizar la dinámica del potencial de articulación de cada territorio



al respectivo nicho de la Estrategia, en función de la combinación de los resultados de los pasos anteriores.

*Para el conjunto de territorios...*

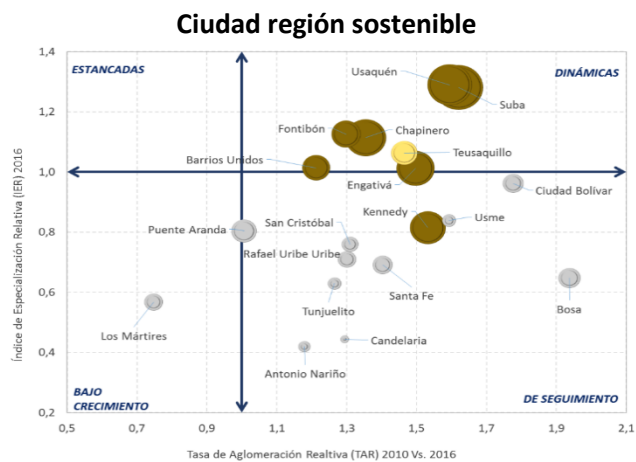
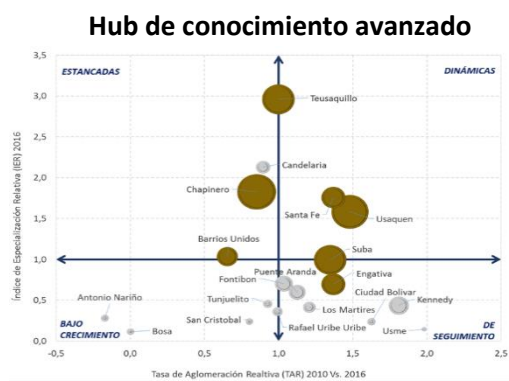
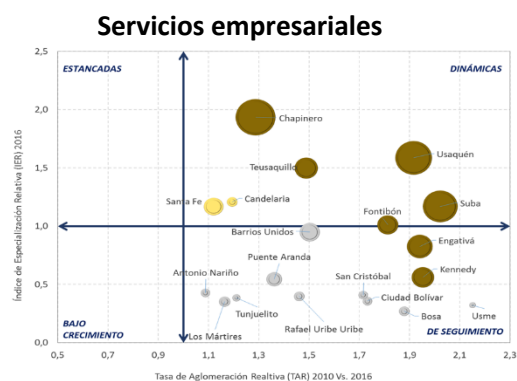
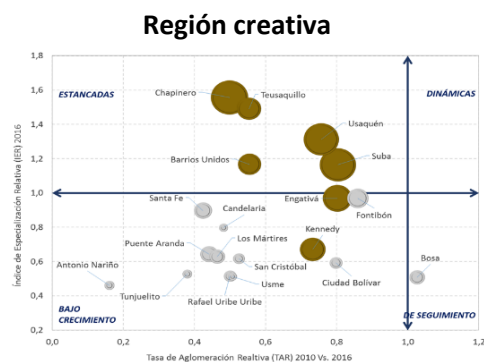
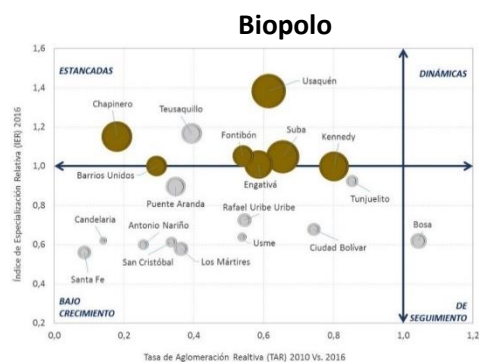


**Nota:** el mapa estratégico tiene una tercera dimensión, referida al tamaño de las burbujas que representan a cada territorio, la cual representa el indicador de tasa de participación en la base empresarial del respectivo nicho (a mayor tamaño mayor participación)

Fuente: Centro de Pensamiento en Estrategias Competitivas (CEPEC) – Universidad del Rosario (2016).

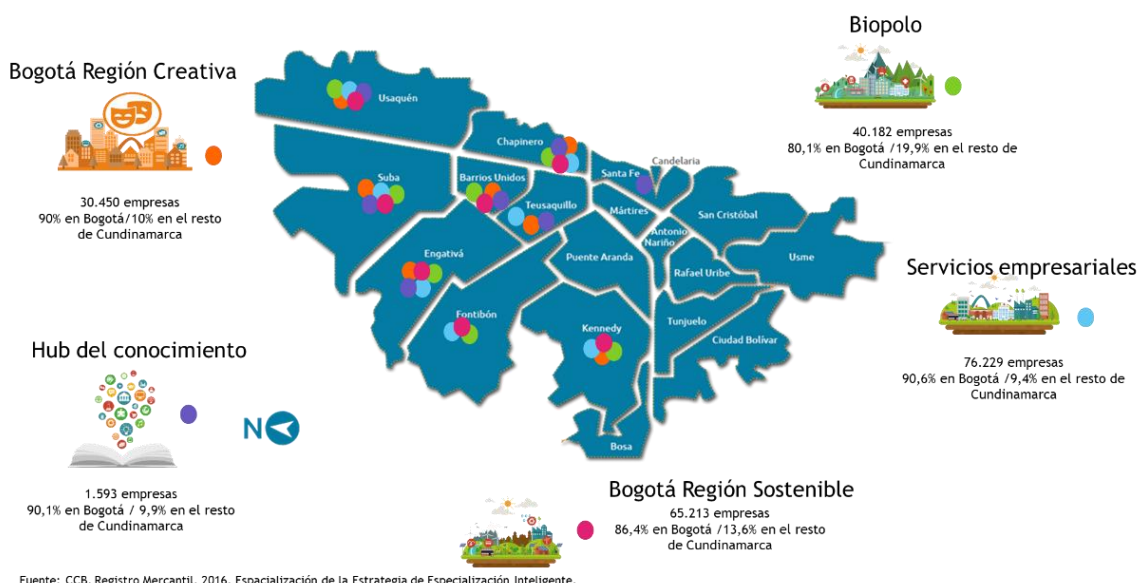
Como resultado del estudio se identificó que en el 2016 en Bogotá y Cundinamarca había un total de 40.182 empresas asociadas al área de especialización Biopolo, de las cuales el 80,1% se localizaban en Bogotá y el 19,9% en el resto de Cundinamarca; 30.450 empresas asociadas al área de especialización Región Creativa, de las cuales el 90% se localizaban en Bogotá y el 10% en el resto de Cundinamarca; 76.229 empresas asociadas al área de especialización servicios empresariales, de las cuales el 90,6% se localizaban en Bogotá y el 9,4% en el resto de Cundinamarca; 1.593 empresas asociadas al área de especialización Hub de conocimiento avanzado, de las cuales el 90,1% se localizaban en Bogotá y el 9,9% en el resto de Cundinamarca y 65.213 empresas asociadas al área de especialización Ciudad región sostenible, de las cuales el 86,4% se localizaban en Bogotá y el 13,6% en el resto de Cundinamarca. Lo anterior, indica una alta concentración en Bogotá de empresas asociadas a áreas de especialización inteligente.

A continuación, se presentan los resultados de la espacialización o territorialización de las empresas asociadas a las cinco (5) áreas de especialización inteligente en Bogotá, por Localidades, de acuerdo con la metodología planteada anteriormente y se resaltan los siguientes resultados:



Fuente: Centro de Pensamiento en Estrategias Competitivas (CEPEC) – Universidad del Rosario (2016).

- Las empresas que hacen parte de las áreas de servicios empresariales, hub de conocimiento y ciudad región sostenible, se localizan principalmente en las localidades de Suba, Usaquén, Fontibón, Teusaquillo, Candelaria, Santa Fe, Chapinero, Barrios Unidos y Engativá, y cuentan con especialización relativa y tasas de aglomeración superiores al conjunto de las localidades de Bogotá en las áreas mencionadas, por lo tanto, fueron enmarcadas en el estudio en el grupo de localidades “dinámicas”.
- Las empresas que hacen parte de las áreas de servicios empresariales y ciudad región sostenible se ubican en las 19 localidades de Bogotá y fueron enmarcadas dentro del estudio en el grupo de localidades “dinámicas”, es decir, que cuentan con especialización relativa y tasas de aglomeración superiores al conjunto de las localidades de Bogotá. También registran algunas localidades en la categoría de “seguimiento”, lo que indica que en el futuro podrían registrar especialización relativa y/o masa crítica. De lo anterior, se puede concluir que las empresas que hacen parte de dichas áreas están distribuidas en todo el territorio.
- Las empresas que hacen parte de las áreas de biopolo, región creativa y hub del conocimiento ubicadas en las localidades de Barrios Unidos, Chapinero y Teusaquillo, fueron enmarcadas dentro del estudio como en el grupo de localidades “estancadas”, es decir, que presenta especialización relativa en el área, pero la tasa de crecimiento empresarial es inferior al conjunto de las localidades de Bogotá.
- Las empresas que hacen parte de las áreas de biopolo, región creativa y hub del conocimiento ubicadas en las localidades de Tunjuelito, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal y Antonio Nariño, fueron enmarcadas dentro del estudio como en el grupo de localidades “bajo crecimiento” dado que su tasa de aglomeración es inferior a la de Bogotá y no registran especialización relativa.
- En particular, la localidad de Bosa se considera en “seguimiento” para las áreas de especialización de biopolo y región creativa, ya que muestra un crecimiento en su base empresarial y en el futuro podría registrar especialización relativa y/o masa crítica.
- Como se puede observar en la siguiente gráfica, sólo ocho localidades de Bogotá cuentan con la concentración de las actividades económica o masa crítica empresarial en las áreas de la Estrategia de Especialización Inteligente, por lo anterior, es importante que el POT de la ciudad promueva una distribución territorial más equilibrada de las actividades económicas, facilitando su localización en otras áreas de la ciudad.



En el marco de un convenio suscrito a finales del 2017 entre la Gobernación de Cundinamarca, la Secretaría Distrital de Planeación, la Universidad del Rosario, la Cámara de Comercio de Facatativá y la Cámara de Comercio de Bogotá, se profundizará el análisis de la espacialización o territorialización de las empresas asociadas a la áreas y nichos de la especialización inteligente en Bogotá y los veinte (20) municipios de la Región vida (ampliada) de Cundinamarca y se formularán lineamientos que contribuyan a la integración entre el ordenamiento territorial y las apuestas sectoriales para el desarrollo productivo. Dicho estudio que se encuentra en proceso de desarrollo y finalizará a mediados del 2018 y el cual será un insumo para la formulación del POT.

## 4.2. Integración Regional

En 2015 se creó el Comité de Integración Territorial (CIT) de Bogotá y municipios circunvecinos en el marco de la Comisión Regional de Competitividad Bogotá - Cundinamarca, con el apoyo del Centro de las Naciones Unidas para el Desarrollo Regional (UNCRD) y la Cámara de Comercio de Bogotá, en su rol como secretaria técnica. El CIT tiene como propósito el concertar la visión estratégica de desarrollo futuro de las entidades territoriales que lo conforman, articular la implementación de los Planes de Ordenamiento Territorial y precisar los proyectos y normas de escala regional que se deben incluir para los próximos 12 años.

Con el fin de concretar los acuerdos entre los diferentes municipios que hacen parte del CIT se llevaron a cabo Acuerdos Técnicos de Ordenamiento territorial regional, los cuales se desarrollaron en tres fases y contaron con la participación de los equipos de planeación de Bogotá y de los municipios, liderados por los secretarios de planeación, y con el

acompañamiento y participación de delegados de la Secretaría de Planeación Departamental y los ministerios del Interior y de Vivienda, Ciudad y Territorio.

La primera fase corresponde a la construcción de acuerdos técnicos subregionales y de bordes de las subregiones, para lo cual el área de influencia técnica del CIT se dividió en cuatro zonas:

- Subregión Oriente: Bogotá, Choachí, La Calera, Sesquilé y Ubaque.
- Subregión Sur: Bogotá, Fusagasugá, Soacha y Sibaté.
- Subregión Centro: Bogotá, Cajicá, Cota, Chía, Sopó, Tabio, Tocancipá y Zipaquirá.
- Subregión Occidente: Bogotá, Bojacá, Facatativá, Funza, Madrid, Mosquera y Zipacón.

La segunda fase corresponde a la validación conjunta de acuerdos técnicos y tuvo por objeto compartir, revisar y validar los acuerdos subregionales y de bordes para incluirlos en los acuerdos técnicos regionales y la tercera fase se refiere a la aprobación de estos acuerdos por los miembros del CIT. Como resultado de los acuerdos técnicos se resaltan los siguientes proyectos:

- **Aspectos ambientales:** i) Consolidar la estructura ecológica regional (EER) que integre los corredores ecológicos viales y de cuerpos de agua, de toda la Sabana de Bogotá, desde Facatativá hasta los cerros orientales y ii) Dar cumplimiento de la Sentencia del Río Bogotá, a partir de los proyectos de descontaminación y recuperación del río y alrededores y lineamientos para protección de suelos, así como el manejo de Cuencas Alta, Media y Baja del Río Bogotá.
- **Conectividad regional:** i) Regiotram del centro y norte; ii) Transmilenio hasta Sibaté y Siberia; iii) Construcción de una terminal intermodal para occidente que integre el Regiotram, Transmilenio y los buses intermunicipales; iv) Continuidad de vías de Bogotá hacia la región tales como: la Autopista Norte–Chía, Carrera séptima–Chía, Avenida Ciudad de Cali–Chía, Avenida Boyacá–Chía, Calle 170–Cota–La Calera y Calle 127–Cota. Ampliación de la Vía Bogotá–Choachí y su conexión con la Perimetral de Oriente y Construcción de la Calle 63 hasta el Aeropuerto Eldorado 2; v) Construcción de ciclo-infraestructura entre Bogotá y los municipios; vi) Recuperación del corredor y dinamización del tren turístico de la Sabana; vii) Conformación de una autoridad metropolitana de transporte público que administre y articule el transporte intermunicipal y viii) Armonización de los perfiles viales y estándares urbanísticos entre Bogotá y la Región para vías vehiculares, bici-infraestructura, andenes y corredores ecológicos viales.
- **Equipamientos regionales:** i) Nodo de servicios regionales, el cual incluya servicios hospitalarios, servicios de medicina legal, entre otros; ii) Centro de acopio y distribución de alimentos para Bogotá y la Sabana; iii) Construcción de un nodo logístico de abastecimiento de productos alimenticios en oriente en el municipio de Choachí; iv) Plataforma logística en Soacha; v) Creación de Sena regional de Chía y sedes de universidades en Chía–Cajicá–Zipaquirá, el Centro de ciencia, tecnología e innovación de

Cajicá, Centro de Educación Superior en Funza para Sabana Occidente y v) La terminal de transportes en Soacha, Zipaquirá y La Calera.

- **Normas comunes de clasificación y uso del suelo:** i) Limitar la urbanización de los suelos rurales; ii) Conformar y dinamizar el clúster agroindustrial entre Cajicá – Zipaquirá y construir de un equipamiento de formación superior para dicho cluster; iii) Fomentar e impulsar la educación superior en la región y iv) Establecer normas urbanísticas que permitan la localización de antenas de telecomunicaciones en el territorio.
- **Servicios públicos:** i) PTAR Canoas; ii) Articular el trazado de las redes de servicios públicos y las redes principales con el ordenamiento territorial y tener un prestador único de servicios públicos para la Región que permita mejorar la cobertura del servicio, iii) Definición de las áreas para la disposición final de residuos sólidos de carácter regional; iv) Proyecto eléctrico Nueva Esperanza y v) Planta de transformación de residuos sólidos en energía Bogotá - Zipaquirá.

De manera paralela a la concertación de los acuerdos anteriormente mencionados, el CIT adelantó el proceso de construcción de una visión estratégica de desarrollo futuro del área de influencia, en el cual participaron actores públicos y privados, la cual fue aprobada el 27 de julio de 2017 y será un insumo para el POT.

“En el 2030, el área de influencia del CIT será una región reconocida en el ámbito nacional e internacional por la integración y optimización de las potencialidades de cada municipio, en torno a un desarrollo ambiental y alimentario sustentable, planificada estratégicamente, con una institucionalidad sólida en torno a una economía de servicios, agroindustrial, turística, industrial y logística, que nos permita ser competitivos, tecnificados e innovadores. Con una sociedad comprometida con la generación de su identidad y arraigo cultural, participativa y consciente de su corresponsabilidad social. Con un sistema de movilidad y transporte interconectado y articulado para toda la región. Logrando así mayor calidad de vida, reflejada en el bienestar y felicidad de su población”.

#### 4.3. Mezcla de usos

La CCB y la firma Plan In - Planeación Inteligente realizaron en el 2017 un estudio con el fin de formular lineamientos y recomendaciones para la revisión del POT que incorpore los requerimientos territoriales demandados por el desarrollo económico local con énfasis en criterios para una adecuada mezcla de usos en el territorio.

Dicho estudio desarrolló un marco conceptual relacionado con el proceso de cambio de uso del suelo y su relación con los fenómenos de generación de economías de escala y de aglomeración en las ciudades, basado en: i) la economía y el territorio, en la cual se relacionan

teorías frente a la configuración territorial en el espacio urbano; la aglomeración, la planificación y los clusters; los clusters y las ventajas competitivas; la economía de aglomeración y producción de suelo urbano, la configuración de varios centros y la localización residencial. ii) territorio y competitividad (suelo, accesibilidad, ecoeficiencia, dotaciones - usos e infraestructura - y relacionamiento territorial). Luego ahondó en la construcción de un marco de referencia para comprender la forma en que se da en el territorio la mezcla de usos a partir de las políticas urbanas y finalmente realizó una revisión de la norma urbana en la ciudad y cómo estas se expresan en la localización de las actividades económicas en el territorio (Bogotá futuro - primer intento de planificación -, plan regulador - influencias modernas en la planificación -, ciudades dentro de las ciudades - visión económica dentro del ordenamiento-, Acuerdo 7 de 1979, Acuerdo 6 de 1990, Decreto 619 de 2000, Decreto 190 de 2004 y otros proyectos de revisión, MEPOT (Decreto 364 de 2013). Este análisis histórico de los instrumentos de planeación de la ciudad muestra la poca preponderancia de la política económica en su relación con las decisiones de ordenamiento del territorio y el bajo grado de reflexión alrededor del mismo.

Posteriormente, profundizó en la forma en que se generan los cambios de uso del suelo a partir de los factores que desde el ordenamiento territorial pueden incidir en las decisiones de localización espacial y de transformación urbana y cambio de uso del suelo, y para ello construyó un modelo que permite determinar la probabilidad de los cambios de uso, destino y edificabilidad en la ciudad a partir de seis variables urbanísticas y económicas (cercanía a los dotacionales, a los paraderos, centros de empleo, densidad del empleo, altura de las edificaciones y estrato socioeconómico), con el fin de identificar reglas de comportamiento de la dinámica económica y la transformación del espacio urbano. Los resultados se relacionan a continuación:

En cuanto a las actividades Industriales, la aplicación del índice kernel<sup>6</sup> muestra espacialmente como tendencias: i) la predominancia de la microindustria-manufactura en el territorio urbano del Distrito; ii) una mayor densidad localizada en las siguientes zonas: Prado – Spring – Calle 134, Alcázares - Doce de Octubre - Ferias – Boyacá Real (en general la franja oriente occidente entre la calle 63 y 80, Centro – Mártires – La Sabana - Zona Industrial, Restrepo, San Rafael – Carvajal y en menor escala en Tunjuelito y Boyacá Real.

Respecto a la localización de las actividades económicas asociadas a servicios se concentran principalmente en el denominado centro expandido, en el corredor comprendido entre la avenida Caracas y la carrera Séptima, desde el centro tradicional hasta la calle 134. Aparecen

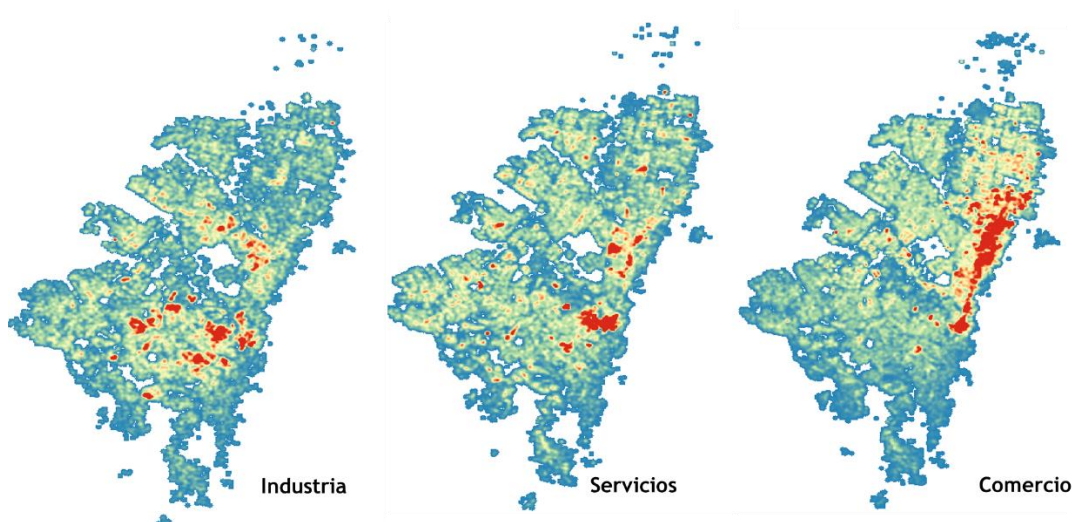
---

<sup>6</sup> Metodología no paramétrica que permite establecer a través de la distancia entre puntos, aquellas áreas de mayor o menor densidad.



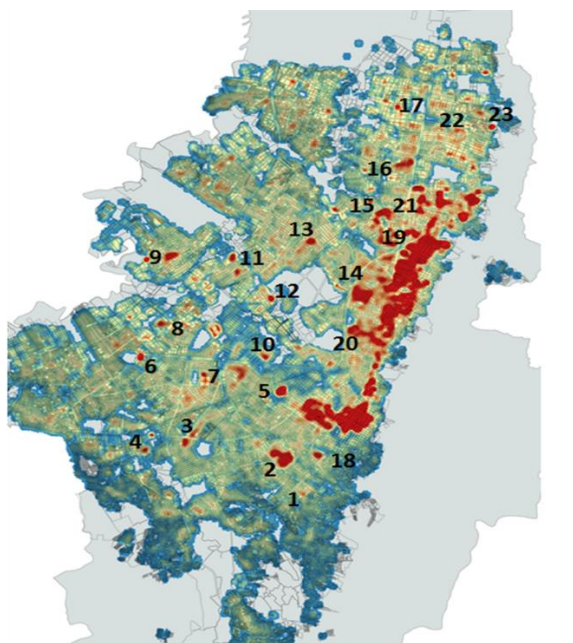
mayores densidades hacia la zona norte y en el corredor hacia Fontibón, mientras la zona centro sur de la ciudad con excepción del Restrepo presenta densidades medias a bajas.

Por el contrario, la localización de las actividades de comercio, mantienen el patrón de mayor densidad hacia la zona oriental en el centro expandido, aunque su concentración es menos continua que los servicios. La zona del 7 de agosto y el centro tradicional y zona de Mártires – San Victorino Sabana, tienen la mayor fuerza. En esta actividad se evidencia una mayor concentración en las zonas periféricas, como pueden apreciarse en color rojo-naranja en la zona de Suba, Fontibón, Kennedy, Tunjuelito, Ciudad Bolívar y Bosa.



Fuente: CCB - Plan-In, 2017

Posteriormente, se realizó la unión espacial de los tres mapas con el fin de establecer las áreas donde se presente con mayor fuerza la mezcla de las tres actividades. Como resultado, se identificaron 23 áreas donde se encuentra en mayor intensidad la mezcla de dichas actividades.



Fuente: CCB - Plan-In. 2017

Número de la zona	Nombre de la centralidad
20	Campin - Galerías
1	20 De julio
14	7 de Agosto
21	R. Negro - Castellana
13	Ferías
2	Restrepo
19	San Felipe - Alcázares
10	San Gabriel
3	Venecia
16	Prado Veraniego
22	Orquídeas

Número de la zona	Nombre de la centralidad
6	Abastos
7	Plaza de las Américas
12	Salitre
4	Delicias
9	Fontibón
18	Policarpi
15	Alhambra - Pasadena
17	Gilmar
11	Santa Cecilia
8	Tintal
23	S. Cristóbal Norte
5	S. Andresito 38

Finalmente, a través de un conjunto de modelos logísticos en donde se estimó cómo cambia la probabilidad de cambio en el uso, en el destino y el uso y en el uso y la edificabilidad. El modelo arroja que cerca del 35% de las manzanas de la ciudad presentan propensión al cambio de uso. En este contexto, puede afirmarse que gran parte de la ciudad se constituye en una oportunidad para la expansión y consolidación de actividad económica y un importante reto para el ordenamiento territorial y la norma urbana.

También, permite establecer reglas generales de factores que influyen en el cambio de uso:

- A mayor cercanía a equipamientos, mayor probabilidad de cambio de uso del suelo.
- A mayor cercanía a corredores de transporte público, mayor probabilidad de cambio de uso.
- A mayor estrato, menor probabilidad de cambio de uso del suelo.
- A mayor concentración de empleo, mayor probabilidad de cambio de uso.

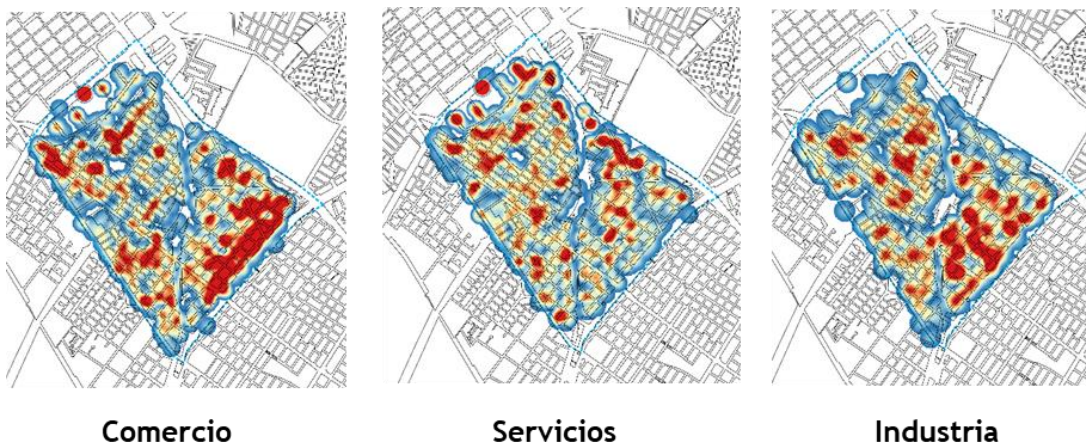
- A mayor densidad de empleo, menor probabilidad de cambio de uso
- A mayor edificabilidad, menor probabilidad de cambio de uso.

Además, el modelo indica que las presiones de cambios de uso, de destino y de edificabilidades ya desbordaron las centralidades, el empleo se filtra por los espacios en donde puede adaptarse. Es decir, en algunas zonas de la ciudad se presentan cambios de uso, de residencial a comercial, por ejemplo, se adecúan viviendas para comercio o edificios para servicios, pero este proceso es similar al desarrollo predio a predio que no deja construcción de ciudad y solo socializa los costos de esta adaptabilidad.

Por lo anterior, las variables de equipamientos, corredores de transporte público, estrato, concentración de empleo, densidad de empleo y edificabilidad, debería ser contempladas para efecto de la formulación y diseño de la norma urbanística, con el fin de prever las condiciones territoriales que les permitan adaptar la plataforma urbana a los nuevos requerimientos y facilitar mejoras en productividad y competitividad. Igualmente, en relación con la mezcla de usos y las facilidades para la implantación de las actividades económicas y la protección del uso residencial.

Luego, se realizó un análisis territorial en dos estudios de caso, las zonas del Doce de Octubre y Andes – Castellana, con el fin de profundizar en las dinámicas urbanísticas, económicas y validar el modelo formulado. Para ello, además del trabajo de campo y análisis de información secundaria, aplicó 80 encuestas a empresarios y 10 entrevistas en profundidad con agentes públicos, privados y comunitarios. Como resultados, se resaltan los siguientes:

En la zona del Doce de Octubre:

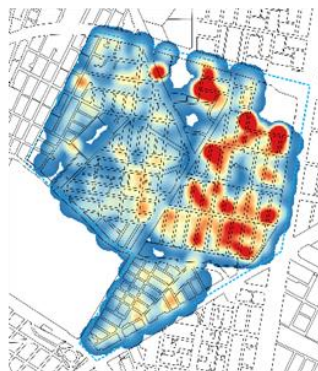


El comercio muestra una mayor densidad en las Av. Ciudad de Quito, carreras 50 a 52 y sobre la calle 80, y entre las calles 68 y 72 conectando con las Ferias. Los servicios presentan una distribución más difusa y una mayor concentración hacia la calle 80 y la zona occidental. La industria presenta una mayor densidad en entre la Av. Quito y la Av. Suba y una menor densidad en la zona occidental del área de estudio.

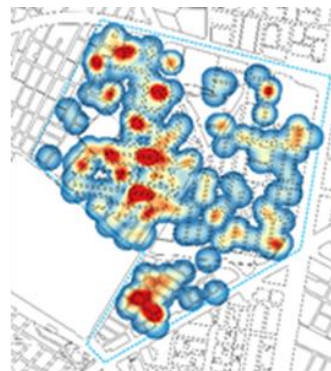
En la zona de La Castellana:



**Comercio**



**Servicios**



**Industria**

El comercio presenta mayor densidad en la zona de Rionegro, teniendo a la Avenida Suba como eje metropolitano. Los servicios se localizan mayoritariamente en La Castellana, al oriente de la avenida Suba y la transversal 50 y la industria presentan un patrón más disperso, al interior de los barrios Rionegro - Los Andes y San Martín.

El análisis de ambas zonas permite establecer que las probabilidades de cambio de uso son altas, por las condiciones de accesibilidad y de presencia de dos claros agrupamientos productivos. El de los muebles, que tendría una cadena de valor en el Doce de Octubre, y el de los servicios de salud e inmobiliarios en La Castellana, con un elevado número de microempresas y de pequeñas empresas en los territorios. Desde una perspectiva económica se genera poco valor agregado, se tiene baja productividad, la acumulación de capital se hace lenta, se tiene un ordenamiento del territorio dirigido por el mercado que se refleja en desorden urbanístico y congestión que tiene efecto en el enanismo de la producción o al menos en el lento florecimiento de las actividades económicas de las dos zonas.

Por otro lado, se identificó que en estas UPZ ya se dio una mezcla económica de usos. Los índices calculados y las frecuencias en las actividades económicas señalan una gran diversidad de usos en la zona. La fabricación de alimentos es diversa, los textiles, la industria del mueble, los servicios de salud, entre otros, indican que se tienen muchas actividades económicas que definen una importante mezcla de usos. Sin embargo, desde el punto de vista espacial es posible incidir a través de la norma urbana en dos niveles: el de la infraestructura y equipamientos y desde la norma específica, en cuanto la gradualidad e intensidad de los usos y en relación con los procesos de adaptabilidad y planificación futura de la zona. En este sentido, es posible que, mediante la intensificación e incentivos a la integración inmobiliaria o su restricción, el manejo diferencial del primer piso en la norma, la restricción de la edificabilidad, sumado a los factores de infraestructura, sea posible de manera previa, incidir en el perfilamiento de los usos del suelo.

Frente al trabajo de campo realizado con empresarios en las dos zonas de estudio se concluye un bajo grado de conocimiento y apropiación las normas urbanísticas. Además, que los principales conflictos por la mezcla de usos son: la disposición de los residuos sólidos debido a



los ineficientes esquemas de recolección, la invasión del espacio público por causa de la carga y descarga de mercancía y el ruido generado por los vehículos en el Doce de Octubre. En La Castellana el parqueo de vehículos en la vía, debido a la falta de parqueaderos en la zona. En cuanto a las necesidades a nivel predial de los negocios, se observa una preponderancia a la ubicación en primer piso para comercio, industria y servicios, siendo más marcado en el Doce de Octubre (65%) que en La Castellana (42%). Otro aspecto por destacar es la importancia para los empresarios consultados en el Doce de Octubre de tener frente sobre la vía (46%) y en La Castellana para la mayoría (57%) es indiferente este aspecto.

Frente a la necesidad de ampliación de sus negocios, los empresarios mayoritariamente respondieron afirmativamente, sin embargo, al discriminarlo por zona es notoria una leve mayoría en el Doce de octubre (65.12%), frente a La Castellana (58.97%). Al hacer el mismo ejercicio, pero por actividad, esta necesidad es manifestada de mayor forma por la industria (71%), y por los servicios (64%).

Finalmente, el estudio formuló lineamientos y recomendaciones para la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial, con un enfoque que acerque más la norma urbanística a los requerimientos y necesidades del sector empresarial caracterizadas en Bogotá por su pequeño tamaño, baja productividad y dispersión territorial, en el marco de la mezcla de usos que hoy presenta la ciudad. Las recomendaciones fueron agrupadas en tres líneas principales: la primera, asociada a la política económica dentro del Plan y su articulación con el modelo de ordenamiento territorial; la segunda, al desarrollo técnico de las determinaciones normativas frente a sistemas estructurantes y usos del suelo, es decir, desde el proceso de construcción de la norma urbana pensada a partir de las actividades económicas y, por último, las relacionadas con los instrumentos de planeación y gestión. A continuación, se resaltan las siguientes:

- Se propone que el POT involucre dentro de sus objetivos estratégicos el logro de mejoras en la productividad y la competitividad buscando promover el aprovechamiento de los beneficios de las economías de aglomeración en un escenario no solo de sectores de talla mundial o exportadores sino hacia aquellos que por la vía de un mayor número de establecimientos tienen una contribución muy relevante al ingreso y el empleo y de aquellas áreas detectadas como de oportunidades para el cambio de uso y la expansión o consolidación de las actividades económicas y que son relevantes en la calidad de vida de la población. En ese sentido tanto las Secretarías Distritales de Planeación y Desarrollo Económico deben ser responsables de orientar en el territorio la inversión pública y privada en el horizonte del POT, la generación, producción y mejoramiento de facilidades territoriales acompañadas con las estrategias de generación de empleo, innovación, fortalecimiento de capacidades, asociatividad empresarial y generación de incentivos.
- Se recomienda que el POT incorpore e integre decisiones en las fases de construcción (en relación con impactos derivados a la transformación física o social, por ejemplo amarrando con código de construcción y normas ambientales) y a la operación (donde por ejemplo la

relación con cumplimiento de normativas ambientales o del código de policía son muy relevantes). Para ello, es necesario profundizar en la comprensión, medición y manejo de impactos indirectos, acumulativos y sinérgicos<sup>7</sup>, que generan los usos del suelo en la ciudad.

- Desarrollar mecanismos de captura de información y respuesta a los impactos generados por la concentración o proceso de cambio de uso en su entorno con el fin de definir límites a la aglomeración, para ello es importante que la norma urbana incorpore la noción de umbrales que permitan una adecuada mezcla de usos en función de la capacidad de soporte, las relaciones con comunidad y adaptación al cambio. Estos umbrales podrían ser contruidos a partir del grado de concentración-dispersión de actividades económicas y del grado de jerarquía de las mismas.
- Generar una estrategia de modelación y previsión de cambio de uso del suelo en áreas relevantes económicas (clusters consolidados o área en proceso de consolidación) que permita promover o restringir dichas actividades mediante la inversión o no en infraestructura de acceso, dotación o mediante las determinantes de la norma urbana. Para ello, es necesario desarrollar un método que determine la capacidad del territorio frente a las actividades a localizarse allí, una vez la capacidad llegue a esa cifra, restringir y limitar la expedición de las licencias.
- Para las áreas previstas con cambio de uso o donde éstos se dan de manera incipiente o incluso concentrada, se propone una figura similar a manera de Distritos de Emprendimiento que integren acciones territoriales y económicas, contruidas como proceso participativo y con posibilidades de delinear y ajustar la norma urbana. Bajo esta figura, sería posible planificar en una escala de mayor detalle el tipo de mezcla de usos, su localización, proyectos de mejoramiento de movilidad local, localización de parqueos, áreas de cargue y descargue, tipos de usos detallados por zonas y condiciones de edificabilidad y volumetría, que garanticen la diversidad y mezcla de usos. De manera paralela, los requerimientos desde el punto de vista de fomento e incentivos para el desarrollo de las actividades previstas. Estos Distritos requerirían de una estructura de gobierno, soportada en organizaciones empresariales, residentes, Junta de Acción Comunal, que además del proceso de planificación continúe con la gestión. Además, debería tener la capacidad de convocar a los sectores ambiental, hábitat, movilidad, desarrollo económico para intervenciones, lo cual exigirá que en sus planes de acción sectoriales generen una línea programática enfocadas a estos Distritos o que logre hacer converger otros programas y políticas de la ciudad para el mejoramiento de las condiciones

---

<sup>7</sup> Indirecto: efecto no causado directamente con la actividad. Acumulativo: resultante de impactos residuales de la actividad no solucionados o internalizados. Sinérgicos: aquellos que por su interrelación se potencian en términos de magnitud.

de competitividad y productividad. Así mismo, deben ser prioridad en mejoramiento de vías, controles policiales para el manejo de tránsito, replanteo de vías, recualificación del espacio público, legalización de empresas, implementación de rutas de transporte, construcción de parqueaderos, entre otras.

#### **4.4. Enfoque económico y el POT de Bogotá**

La CCB adelantó un documento técnico<sup>8</sup> sobre el enfoque económico y los aspectos a contemplar en la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C, desde la escala global, regional y urbana.

Se analizó la competitividad colombiana en el entorno global a partir del Índice de Competitividad Global, el cual se estructura en tres grupos (requerimientos básicos, potenciales de eficiencia y factores de innovación y sofisticación) y 12 dominios (entorno institucional, infraestructura, entorno macroeconómico, salud y educación básica, educación y formación superior, eficiencia de los mercados de bienes y servicios, eficiencia de los mercados de trabajo, desarrollo de los mercados financieros, adaptación tecnológica, tamaño de los mercados, sofisticación de los mercados e innovación).

Como resultado de la medición del 2016 - 2017 situó al país en el puesto 61 del ranking de competitividad global que comprende las economías de 138 países. Los principales rezagos del país se encuentran en la infraestructura, el entorno institucional y la innovación. En la medición del 2017 - 2018, Colombia perdió 0.01 puntos en el índice, lo que condujo a descender al puesto 66 y cuyas prioridades están relacionadas con los mismos temas anteriormente mencionados.

Así mismo, revisó la articulación de la economía bogotana con la economía global arrojando como resultados que: i) las industrias de acuerdo con sus coeficientes de exportaciones e importaciones en relación con la demanda total es una industria doméstica y cada vez más dependiente de las importaciones y ii) la única industria internacionalizada es la de pasajeros por vía aérea. También, examinó la economía bogotana a partir del informe de Competitividad del Institute of Management Development, concluyendo entre otros que: i) Los elevados costos de transporte son el factor recurrente que afecta negativamente a la competitividad y ii) El modo férreo es empleado prioritariamente para el transporte de carbón, mientras que

---

<sup>8</sup> Documento elaborado por el consultor Oscar Alfonso para la Cámara de Comercio de Bogotá.



por el modo carretero circula el 73% de la carga transportada y a su desarrollo se ha dirigido más del 1% del PIB.

Además, examinó la economía metropolitana y regional resaltando el aporte de Bogotá a la creación de la riqueza del país, indicando que cuando la economía colombiana decrece la bogotana incrementa su participación. Así mismo, resalta que la zona metropolitana de Bogotá es atractora en población, desempeño económico y vida política.

Se estudió también la demo-economía del núcleo metropolitano, en la que se resalta lo siguiente: i) la solidez de las centralidades económicas existentes, así como los subcentros de empleo; ii) la emergencia de una estructura bicéfala de la zona metropolitana conformada por Las Nieves-La Macarena-Chicó Lago-Los Alcázares; iii) la estructura económica complementaria que estaría organizada alrededor de dos subcentros de empleo Country Club y la zona industrial, Ciudad Salitre Oriental, Puente Aranda, Granjas de Techo, Parque Simón Bolívar y San Rafael; iv) la mayor mortalidad empresarial se da principalmente en el sector de comercio al por mayor y al por menor (28,3%) y en las actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler (24,2%) en las localidades de Chapinero (20,9%) y Usaquén (15,5%), específicamente en Chicó Lago, El Refugio, Santa Bárbara y Usaquén al nororiente, en Los Alcázares y Los Andes, La Alhambra y Prado al noroccidente, debido a los elevados precios del suelo o alquiler; v) el mayor dinamismo población se encuentra en la periferia bogotana, en los barrios El Rincón, Tibabuyes, Suba y Tintal Norte en el noroccidente y Patio Bonito, Tintal Sur, Alfonso López, Ismael Perdomo y Bosa Occidental en suroccidente, con un urbanismo deficiente, y en las cuales se originan la mayor demanda de movilidad cotidiana de pasajeros hacia sus lugares de trabajo en la estructura bicéfala y subcentros de empleos mencionados anteriormente.

De igual manera, se estudió la zona metropolitana y su área de influencia regional, a partir de licencias de construcción para usos residenciales, identificando que la producción de vivienda para hogares pobres se localiza en Bogotá, lo anterior debido a que los municipios metropolizados han bloqueado desde su ordenamiento territorial la producción de vivienda para este tipo de segmento. Así mismo, se revisó el mercado de trabajo, concluyendo que Bogotá acoge el 85,1% del contingente de trabajadores, mientras que los municipios metropolizados aportan el 12,8%. Además, realizó una caracterización de la competitividad agrícola y pecuaria, cuyos resultados indican que es superior entre los municipios metropolizados, razón por la cual se explica la dependencia alimentaria y de bienes, por tanto, la economía metropolitana está supeditada a sufragar altos costos de transporte.

El documento realizó así mismo una caracterización por la producción inmobiliaria licenciada, indicando que en los últimos tres años se licenciaron alrededor de 73,6 millones de m<sup>2</sup> para todos los usos en 302 municipios del país. El 20,6% se licenció en Bogotá. Dichas licencias fueron expedidas para comercio, oficinas, industria y hoteles y bodegas.

Se analizó la espacialidad, las instituciones y la gobernabilidad a través del geoprocesamiento del índice de complejidad empresarial de Bogotá en las unidades de planeamiento zonal, identificando algunos rasgos de su estructura: i) la simplicidad de la actividad económica en las periferias bogotanas, que contrasta con la relativa complejidad alcanzado en zonas de reconocida trayectoria industrial como Puente Aranda y comercial y de servicios como Chicó-Lago. ii) La estructura de centralidades económicas es bicéfala: en el primer conglomerado participan las UPZ Chicó-Lago, Los Alcázares, Santa Bárbara y Los Andes, y en el segundo conglomerado la Zona Industrial, La Sabana, Puente Aranda y Las Nieves. iii) Teusaquillo-Chapinero cumple una función de articulación entre los dos subcentros principales cuyas dinámicas se centran en comercios y servicios (financieros y consultoría). Granjas de Techo tiende a prolongar el subcentro principal del occidente con actividades fabriles de pequeña y mediana talla y con comercio. Toberín en el norte, Las Ferias en occidente y Venecia en el sur, son subcentros secundarios con funciones de amortiguación derivadas de su aislamiento espacial relativo o desarticulado de los subcentros dinámicos. iv) el noroccidente y el suroccidente de la ciudad carece de este tipo de subcentros, sin embargo, son las zonas con el mayor aporte al crecimiento de la población en edad productiva. Por lo anterior, se recomienda acometer una intervención del ordenamiento económico territorial orientada a promover la creación de subcentros empresariales complejos en estas dos zonas, con el fin de reducir la movilidad cotidiana y los tiempos de viaje por razones de trabajo hacia los subcentros existentes y con ello mejoras en materia de productividad laboral.

También se analizó el comportamiento de la zona metropolitana y se identificaron tres tendencias: i) la conglomeración de procesos fabriles de cerámica refractaria Sopó-Tocancipá y de producción de bebidas; ii) la diversificación productiva de Sabana Occidente de bienes agroindustriales basada en la floricultura de exportación y alimentos para humanos y animales, con actividades terciarias de formación y asistencia técnica, y comerciales y de bodega articuladas a la dinámica de carga generada alrededor del Aeropuerto Eldorado y iii) el auge de la actividad comercial en la conurbación Soacha-Bosa soportado en la modalidad de centros comerciales.

Es importante reconocer que la articulación del aparato productivo metropolitano con la economía global se desarrolla en torno al Aeropuerto e indica que las posibilidades de una coordinación eficaz que conduzca, por ejemplo, a decisiones conducentes a la reducción de los tiempos de la movilización de la carga importada y exportada, se dificulta por tener influencia inmediata sobre esta zona las UPZ de Álamos y Fontibón, y el municipio de Mosquera. Por lo anterior, requiere de decisiones articuladas de los gobiernos del Distrito Capital y de Mosquera, los cuales inciden en las potencialidades de la competitividad metropolitana en la economía global.

Si bien se trata de una decisión de gran envergadura, se debería considerar la redefinición de los límites y el tamaño de las localidades con el fin de fortalecer su capacidad de gestionar el desarrollo pro también para aumentar los niveles de coordinación intergubernamental.

Algunos de los lineamientos planteados con el fin de mejorar la competitividad de la ciudad y por tanto metropolitana, regional y nacional son: i) la reorganización metropolitana del trabajo, para lo cual se propone la concertación de un proyecto de economía metropolitana, teniendo en cuenta el dinamismo de los conglomerados de servicios en Chapinero y Teusaquillo, y la prolongación de las actividades terciarias en dirección del aeropuerto Eldorado, así como también, las cinco áreas de Especialización Inteligente, articulado con las iniciativas de cluster. ii) Crear Distritos Empresariales Complejos en zonas como Toberín al norte, Venecia al sur, Bosa y Suba, con el fin de estimular la generación de aglomeraciones. Se podrían incluir incentivos como la reducción de algunos puntos del gravamen de plusvalía si se verifica que el destino de los activos construidos guarda estrecha relación con los nichos prioritarios de la estrategia de especialización inteligente. iii) urbanismo universal y productividad, para ello se proponen mejores condiciones de urbanismo en zonas deficitarias como Patio Bonito o Tunjuelito, barrios obreros de cuya productividad dependen actividades económicas intensivas en mano de obra no calificada. iv) Moderar el encarecimiento inmobiliario de la ciudad, a través de incluir en el POT metas de la participación en plusvalía.

#### **4.5. Transporte de carga e infraestructura logística**

A finales del año 2016 y principios del 2017 la Unidad de Logística Bogotá Región, creada a través de un convenio suscrito entre la Alcaldía Mayor de Bogotá a través de las Secretarías de Desarrollo Económico y Movilidad, la Gobernación de Cundinamarca a través de las Secretarías de Integración Regional y de Competitividad y Desarrollo Económico, Invest In Bogotá y CCB, elaboró un documento para la puesta en marcha del Plan de Logística Regional, bajo el entendido de que la logística es un factor determinante para el clima de inversión, a partir de la articulación de iniciativas y proyectos pertinentes del orden distrital, departamental y nacional. En dicho documento se realizó una revisión documental a temas normativos, estudios e investigaciones y a buenas prácticas, con el fin de analizar sus avances y visión en materia de logística y transporte de carga.

Frente a la reglamentación nacional se revisó el Plan Maestro Intermodal 2015 – 2035 primera y segunda fase y los documentos CONPES 3527 de 2008, Política Nacional de Competitividad y Productividad y 3547 de 2008 Política Nacional de Logística. Además, la norma distrital y regional, tales como el POT de Bogotá, el Plan Maestro de Movilidad, el Plan Maestro de Abastecimiento y Seguridad Alimentaria, el Decreto 520 de 2013, a través del cual se establecen restricciones y condiciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el área urbana del Distrito Capital, el Decreto 690 de 2013 el cual modifica el Decreto 520 de 2013, establece restricciones y condiciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el área urbana del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones, el Decreto 364 de 2013 – MEPOT (Suspendido).

En cuanto a los estudios internacionales, nacionales y locales se revisó la Guía de Buenas Prácticas sobre el Transporte Urbano de Mercancías - BESTUFS, Global and local food assessment - GLAMUR y Megacity logistics lab - MIT, Estudio Distribución Urbana de Mercancías: Estrategias con Centros Logísticos – BID, el plan de logística regional desarrollado por Araujo Ibarra & Asociados S.A. & SPIM (Strategy Planning Implementation Management) en el 2011, las diferentes encuestas y análisis de los indicadores realizados por la ANDI, el estudio de Centros de Actividad Logística de Carga de Bogotá – CALCAB, la matriz origen destino desarrollado en 2015 - Steer Davies Gleave, el estudio de lineamientos de logística urbana - SEPRO / Universidad Nacional, entre otros.

Como resultado, la Unidad de Logística formuló una serie de propuestas en relación con los nodos logísticos y corredores viales de escala nacional, regional, urbana y local, las cuales se desarrollan a continuación:

**Nodos logísticos:** Los nodos son puntos de intercambio de mercancía. Para su desarrollo el estudio propone:

- En la escala nacional y regional, las Zonas de Actividad Logística periféricas– ZAL – son espacios industriales y comerciales intermodales y estratégicos situados junto a los puertos aéreos, ferroviarios para favorecer el flujo en las cadenas logísticas de producción, transporte y distribución a nivel regional y nacional, las cuales evitan el ingreso de vehículos de carga pesada a la ciudad y debe estar acompañada con interconexiones viales de acceso a la ciudad para su viabilidad. Dichas zonas deben ubicarse en las entradas a Bogotá, es decir, en la Calle 80 o Calle 13, la Autopista norte y la Autopista Sur e incluso en la vía de acceso al Aeropuerto, sin ingresar a la ciudad.
- En la escala urbana, las Zonas destinadas para actividad industrial y el desarrollo de procesos de transformación de materias primas, insumos y productos. Si bien pueden estar localizadas, en las zonas periurbanas o en los municipios de la región, debidamente conectadas con el casco urbano, deberían definirse y conservarse ciertas zonas para dichas actividades al interior de la ciudad, lo cual permitiría acercarse a la demanda y a la cadena en entrega y con ello mejora la movilidad de toda la ciudad, al disminuir el número de vehículos circulantes y genera disminución de recorridos tanto de ingreso como circulación en la ciudad, al lograr entregas consolidadas.
- Crear centros de consolidación de carga urbana, es decir zonas donde existen bodegas de almacenamiento y una transformación menor como empacado, facilitando la entrega urbana y permitiendo la ruptura de las redes de transporte. Son un hub multipropósito que permite realizar actividades logísticas, con la posibilidad de almacenamiento y bodegaje, alistamientos e unidades menores, operaciones de re-empaque, recibir carga consolidada que viene desde las plantas o centros de distribución para hacer el proceso de

distribución en otras zonas usando vehículos más pequeños. Dichos centros podrían ubicarse en: Toberín, Puente Aranda, Engativá, Usme, Ciudad Bolívar, Bosa, entre otras. A largo plazo, las plataformas o centros de consolidación urbanos podrían ubicarse en la zona industrial, Corabastos, plazas de mercado, vías de acceso a barrios como Usme, Suba, entre otros.

- En la escala local, bahías de descargue que son zonas autorizadas para el parqueo de vehículos de carga de mediana capacidad, que realizan entrega directa a puntos cercanos. Dichas bahías deben mínimo permitir el estacionamiento de dos vehículos, estar en vías arterias o corredores logísticos urbanos, controladas electrónicamente y puede ser exigidas dentro del urbanismo en desarrollos de medio impacto como edificios de oficinas o zonas comerciales de almacenes. Dichas bahías podrían ubicarse en zonas como: la Carrera 15, Chapinero, Calle 116, Carrera 13 y en general cualquier vía con actividad comercial intensiva.
- También, zonas de reparto de proximidad que son zonas que permiten el estacionamiento temporal de vehículos de carga, y en la que personal especializado hace traslado en vehículos no motorizados en los que se realiza la entrega final. Dichas zonas se ubican cerca a la circulación peatonal o con circulación o vías restringidas o con alta restricción de carga. Estas zonas podrían ubicarse en el centro histórico de la ciudad, centro histórico de Suba y Fontibón, así como Usaquén, entre otros.
- Además, plataformas de cross-docking, espacios habilitados para el transbordo inmediato de mercancías desde vehículos tipo tractomulas a vehículos más pequeños para distribución de última milla. Dichas plataformas deben estar ubicadas cerca de las vías arteriales o corredores logísticos y debe tener habilitados parqueos para vehículos pequeños de distribución. Además, requieren equipos y cuadrillas para el transbordo de mercancías. Dichas plataformas podrían ubicarse cerca de la autopista norte, sur, zona de Montevideo, Puente Aranda. Se sugiere desarrollar pilotos públicos en inmediaciones del Estadio El Campín y el Parque El Salitre.
- Así mismo, parqueaderos para vehículos medianos, los cuales pueden ser subterráneos o a nivel. La ubicación debe ser definida en función de cada zona, en particular aquellas de aglomeración comercial, se propone en zonas como: el Restrepo, Centro, La Estrada, Toberín, Bosa. La regulación podría establecer algunos incentivos para desarrollar, en predios específicos, zonas de parqueo.

#### **Vías y corredores logísticos:**

- En el mediano y largo plazo propone el desarrollo de corredores logísticos urbanos que conecten la Autopista Norte con la Autopista Sur a través de la NQS. Así mismo también,

las calles 13, 80 y la Avenida Boyacá. Se debería revisar la posibilidad de permitir la circulación de vehículos de más de tres ejes por estos corredores, en horarios específicos, lo cual disminuiría el flujo de vehículos de carga más pequeños.

- En la conectividad con la región es importante establecer corredores logísticos con los diferentes municipios circundantes. En particular en la zona de occidente tanto la calle 13 como la calle 80, donde se ha establecido un desarrollo de plataformas logísticas e industriales. Así mismo la autopista norte, autopista sur y avenida Villavicencio serán claves para conectarse con la región. Además, complementarse con la construcción de anillos perimetrales al oriente y occidente de la ciudad.
- Finalmente, consolidar un modelo de transporte que se integre con el tren de carga, lo cual sería importante para articular la cadena logística, al menos en la distribución primaria, para algunos sectores que en la actualidad tienen un flujo potencial importante desde el departamento de Boyacá. Además de determinar su viabilidad y condiciones de operación es importante establecer acuerdos que faciliten lograr las cargas de compensación, para trasladar productos hacia Boyacá o diferentes puntos de su recorrido. De igual manera se deben desarrollar estaciones de carga que permita pre-alistar y trasladar las cargas de manera ágil. Las ubicaciones de las estaciones dependerán de sus usuarios. Este esquema reduciría el ingreso de camiones de tres o más ejes a la ciudad.

## **5. Estrategia de participación empresarial en el POT de Bogotá**

La Cámara de Comercio de Bogotá en noviembre de 2016 lanzó la estrategia de participación empresarial en el POT de Bogotá, con el fin de promover espacios de articulación público – privada tales como foros, mesas de trabajo y talleres con el objetivo de contribuir con la reflexión sobre el ordenamiento de la ciudad y la gestión del territorio. Estos encuentros han permitido escuchar e identificar diversas percepciones de los empresarios de Bogotá frente a sus necesidades territoriales y formulación de propuestas al Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, que contribuyan a la consolidación de la actividad empresarial en la ciudad, a mejorar las condiciones del entorno de sus negocios y a mejorar la competitividad y productividad de la ciudad y la región.

### **5.1 Encuesta empresarial de POT**

Se aplicó la encuesta de percepción empresarial a empresarios sobre la planeación de la ciudad, las normas urbanas y las condiciones del entorno de los negocios a 1.508 empresarios de los sectores de comercio, industria y servicios del 13 de junio al 15 de julio de 2016. Los resultados a resaltar son:



- Los empresarios encuestados manifiestan que las problemáticas de entorno para que sus negocios o empresas sean exitosas están asociadas a: la seguridad del sector, la infraestructura para la movilidad, la ocupación del espacio público por ventas ambulantes, los medios de transporte en relación con la frecuencia de rutas y el manejo y accesibilidad de carga.
- Además, expresan que han pensado ampliar la plata física de su negocios o empresa en el lugar donde actualmente se encuentran ubicados.
- También, indican que no han pensado trasladar su negocios o empresas en el corto y mediano plazo a otro lugar de la ciudad.
- El nivel de conocimiento empresarial frente a las normas urbanísticas y del Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad es “bajo”.
- El sector empresarial manifiesta estar interesado en participar en los espacios que desarrolle la Administración Distrital para la formulación del POT.

## **5.2 Talleres empresariales con las Iniciativas de Cluster**

En noviembre de 2016 se llevaron a cabo los talleres con los empresarios que participan en las 15 iniciativas de cluster existentes en ese momento<sup>9</sup> (industrias creativas y de contenido, software y TIC, comunicación gráfica, música, gastronomía, turismo de negocios y eventos, prendas de vestir, joyería y bisutería, cuero, calzado y marroquinería, salud, sector lácteo, farmacéutico y cosméticos, energía eléctrica y servicios financieros), con el fin de identificar las problemáticas territoriales que afectan sus negocios, en los cuales participaron 120 empresarios. Las mayores preocupaciones del sector empresarial en temas territoriales son:

- Los conflictos de usos del suelo (comercio, servicios, industria, vivienda).
- El desarrollo de nuevas actividades económicas que no están incluidas en el POT (circulación de arte y música en vivo, expresiones artísticas y culturales).
- Las dificultades para la ampliación de la infraestructura de empresas existentes o no disponibilidad de suelo para la localización de nuevas empresas o de infraestructuras requeridas como centros de investigación o parques tecnológicos.
- La accesibilidad vial, el transporte de carga y la disponibilidad de áreas para construcción de infraestructuras logísticas.
- La inseguridad jurídica para inversiones de largo plazo.

En los meses de septiembre, octubre y noviembre de 2017 continuaron los espacios de diálogo y talleres con los empresarios que participan en las 16 iniciativas de cluster (incluido el de

---

<sup>9</sup> En octubre de 2017 se lanzó la Iniciativa de Cluster de Construcción.

construcción), con el fin de formular propuestas a las problemáticas identificadas y mencionadas anteriormente, las cuales tienen concordancia con los temas territoriales contenidas en el POT dada su incidencia en la actividad económica y productiva de la ciudad. En dichos espacios participaron 150 empresarios y como resultado se resaltan las siguientes propuestas:

Temáticas	Propuestas formuladas por los empresarios al POT de Bogotá.
<b>Usos del suelo (nuevos) o mitigación de conflictos entre usos del suelo existentes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incorporar en el POT las actividades económicas relacionadas con las industrias creativas y culturales (economía naranja) y de infraestructura eléctrica.</li> <li>• Promover el distrito de servicios financieros, de ferias, eventos y convenciones (Innobo), de industrias culturales y creativas (Distrito C – Bronx).</li> <li>• Flexibilizar el POT para el desarrollo de la mezclar el uso del suelo en la ciudad.</li> <li>• Facilitar la localización de actividades económicas en el territorio.</li> <li>• Flexibilizar los usos del suelo y las normas en los bienes de interés cultural, con el fin de generar un equilibrio entre lo patrimonial y la necesidad de servicios en la ciudad con enfoques de innovación y creatividad.</li> <li>• Flexibilizar los usos del suelo para fomentar la Economía de la Noche, con base en las industrias culturales y otras relacionadas.</li> <li>• Ampliar en el territorio el uso industrial, los equipamientos de salud, bares y entretenimiento, hoteles, entre otros.</li> <li>• Facilitar el desarrollo de usos complementarios a los equipamientos de salud, educación, entre otros.</li> <li>• Desarrollar la industria en altura, así como también proyectos de energía con fachadas y así optimiza el suelo y mitigar los impactos que puedan generar sobre el entorno.</li> <li>• Generar estándares mínimos de funcionamiento de espacios de circulación de la música y demás artes escénicas.</li> <li>• Facilitar los procesos de ampliación de la infraestructura de las empresas existentes, a través de la mezcla de usos.</li> </ul>
<b>Habilitación de suelo para la localización de nuevas empresas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Habilitar suelo en la ciudad para usos industriales y proyectos de servicios públicos. Además, para equipamientos de salud y educación, entre otros y para la localización de empresas con vocación cultural, bares como oferta turística y de entretenimiento, desarrollo de conciertos en la ciudad, al igual que disposición del territorio para prestación de servicios públicos.</li> <li>• Habilitar suelo para el desarrollo de un parque científico y tecnológico en la ciudad.</li> </ul>

<p><b>Infraestructura logística y movilidad para el transporte de carga (vías, áreas de cargue y descargue, etc.)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construir vías complementarias que permitan faciliten acceso y conectividad de la ciudad con los municipios vecinos y con la región. Se requiere reforzar el eje de la calle 80.</li> <li>• Habilitar las bahías de parqueo existentes en la ciudad.</li> <li>• Generar más parqueaderos públicos.</li> <li>• Definir puntos de electrolineras, así como también los parqueaderos con cargas de energía.</li> <li>• Establecer zonas y horarios para realizar cargue y descargue de mercancías.</li> <li>• Habilitar espacios para la movilización de automotores de carga y con ello facilitar el transporte de mercancías en la ciudad.</li> <li>• Delimitar zona para transporte cargue y descargue y garantizar seguridad.</li> <li>• Mejorar las condiciones de la calle 13</li> <li>• Construir el Aeropuerto El Dorado 2 y fomentar la aglomeración de clusters relacionados, atrayendo industria, instituciones de formación e investigación, entre otros.</li> </ul>
<p><b>Seguridad jurídica que permitan inversiones de largo plazo (frente a las normas de usos del suelo, alturas, estacionamientos o parqueaderos, entre otros)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Facilitar los procesos de ampliación de la infraestructura existente y del trámite de licencias de construcción.</li> <li>• Desarrollar incentivos para la inversión privada en proyectos.</li> <li>• Generar incentivos económicos en reducción de impuesto para los proyectos dotacionales en salud que promuevan la estrategia de construcción sostenible (reutilización de aguas lluvias, estrategias de ahorro de consumo energético, re utilización de materiales, utilización de materiales de bajo consumo de VOC, etc.)</li> <li>• Implementar parqueaderos multinivel en parqueaderos públicos y en las nuevas construcciones.</li> <li>• Generar incentivos para el desarrollo de nuevas industrias como una disminución del impuesto y establecer un sistema jurídico que fortalezca la industria y facilite la creación de nuevas industrias.</li> <li>• Desarrollar una normativa que corresponda a la realidad de la industria ciudad.</li> <li>• Generar sinergia entre el distrito y sus entidades con las entidades reguladoras (UPME, CREG, SSPD) y el sector de energía para el desarrollo de nuevos proyectos tecnológicos.</li> </ul>
<p><b>Otros. ¿Cuál?</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Facilitar en el espacio público experiencias culturales, así como también, generar una política de aprovechamiento económico sobre el mismo (uso de terrazas para servicios turísticos y publicidad exterior visual digital).</li> <li>• Generar infraestructura tecnológica para posicionar a Bogotá como una ciudad inteligente (Smart city).</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adecuar la infraestructura de la ciudad para promover a Bogotá como una ciudad 24 horas que contribuya al desarrollo de la economía de la noche.</li> <li>• Actualizar los servicios públicos de la ciudad, ya que esta adecuada para el uso residencial y no para el desarrollo y la atracción de nuevas actividades económicas en el territorio (comercio, servicios e industrias).</li> <li>• Evaluar el tema de las cargas urbanística en proyectos de renovación urbana por obras de servicios públicos, ya que pueden hacer inviable el desarrollo de los mismos, debido a la falta de planeación.</li> <li>• Incluir en el POT proyectos relevantes como el metro, al igual que el transporte para el turismo y la creación de nuevos espacios de parqueaderos con el fin de facilitar la accesibilidad y la actividad económica en la ciudad.</li> <li>• Generar control a la normatividad en la ciudad.</li> </ul>
--	--

### 5.3 Mesas de trabajo con las cinco (5) áreas de especialización inteligente

En el mes de agosto de 2017, se llevaron a cabo cinco (5) mesas de trabajo por áreas de la Estrategia de Especialización Inteligente (Biopolo, Servicios Empresariales, Región Creativa, Región Sostenible y Hub del conocimiento), las cuales contaron con la participación de 150 personas entre empresarios, funcionarios de entidades públicas del nivel distrital, departamental y nacional, la academia, entre otros, y cuyos resultados se relacionan a continuación:

Temáticas	Propuestas formuladas al POT de Bogotá
<b>Elementos para la construcción de una visión de ciudad al 2030</b>	Bogotá en el 2030 se proyecta como una ciudad incluyente, moderna, dinámica e innovadora; como un referente mundial de las industrias creativas y culturales, conectada con la región, con infraestructura vial y de servicios públicos de calidad y adecuada a las necesidades del territorio actual y futuro. Se proyecta como una ciudad que está preparada para enfrentar los retos de los cambios tecnológicos y digitales, que busca la sostenibilidad en términos económicos, sociales y ambientales, enfocándose en producción de energías renovables, en la adecuada gestión del agua para recuperar y conservar las fuentes hídricas y con un tratamiento de residuos sólidos fruto de la investigación compartida. Como una ciudad con mezcla de usos que disminuya los desequilibrios territoriales y que garantice el acceso a todos a los servicios urbanos y a los centros de empleo, con una normatividad clara, flexible y duradera en el tiempo que genere confianza y garantice las condiciones para el fortalecimiento del desarrollo empresarial y la calidad de vida de sus habitantes.

<b>Usos del suelo (nuevos) o mitigación de conflictos entre usos del suelo existentes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Generar usos mixtos o mezcla de usos en la ciudad (comercio, servicios, industrias, educación, etc.) que permita la consolidación de la operación tanto de grandes como medianas y pequeñas empresas y así como también, el desarrollo de actividades asociadas al conocimiento, ciencia e innovación para que los territorios sean competitivos.</li> <li>• Armonizar los usos del suelo entre Bogotá y la región.</li> <li>• Flexibilizar las normas para promover usos múltiples y/o complementarios que contribuyan al desarrollo de la actividad educativa.</li> </ul>
<b>Habilitación de suelo para la localización de nuevas empresas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Habilitar suelo en el Anillo de innovación para generar ecosistemas que integren empresas, universidades, clientes, economías, en entornos cercanos.</li> <li>• Habilitar suelo y recuperar la infraestructura patrimonial para nuevos usos, relacionados con la investigación, ciencia, innovación y tecnología.</li> <li>• Habilitar suelo cercano para servicios empresariales alrededor de los nodos de ciencia, tecnología e innovación.</li> <li>• Potencializar la iniciativa del Bronx, como barrio creativo de Bogotá (incentivos tributarios) y zona franca de carácter distrital.</li> <li>• Habilitar suelo para el corredor tecnológico agroindustrial.</li> <li>• Fortalecer la institucionalidad supra regional con el fin de coordinar y armonización en Bogotá y Cundinamarca la habilitación de suelo para nuevos usos.</li> <li>• Habilitar suelo para la construcción de parques tecnológicos y zonas francas para los clústers creativos de la ciudad y de esta manera incentivar su desarrollo.</li> </ul>
<b>Infraestructura logística y movilidad para el transporte de carga (vías, áreas de cargue y descargue, etc.)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Garantizar vías adecuadas para el transporte de materias primas insumos y productos terminados, al igual que la adecuación y definición de áreas de cargue y descargue de mercancías.</li> <li>• Habilitar bahías de parqueadero y creación de nuevas zonas de parqueo.</li> <li>• Incentivar medios alternativos de transporte.</li> <li>• Implementar el servicio de transporte de carga de última milla.</li> <li>• Generar proyectos de consolidación y desconsolidación de carga (zonas logísticas).</li> <li>• Definir corredores de carga en la ciudad.</li> <li>• Construir vías exclusivas para el transporte de carga.</li> </ul>

<b>Incentivos a la inversión privada en el área</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Idear beneficios económicos en materia de tributación para propiciar la localización de actividades productivas asociadas a la ciencia, la tecnología y la innovación.</li> <li>• Generar instrumentos de cofinanciación para el desarrollo de proyectos I + D universidad - empresa.</li> <li>• Definir una política sectorial industrial y en ella fomentar y promover la innovación.</li> <li>• Establecer beneficios económicos en cuanto a costo de suelo, pago de impuestos en áreas productivas para incentivar nuevas regiones empresariales no centrales.</li> </ul>
<b>Soportes Urbanos (equipamientos, servicios públicos, estructura ambiental y espacios públicos)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificar la población futura, con el fin de poder proyectar la infraestructura requerida para los servicios educativos.</li> <li>• Dotar a la ciudad de servicios públicos con cobertura y calidad en la ciudad.</li> <li>• Generar una infraestructura de red de datos y tecnológica, energía trifásica y transporte.</li> <li>• Promover la seguridad, movilidad y parqueaderos en especial para la prestación efectiva de la educación.</li> <li>• Desarrollar nuevas regulaciones frente al paisaje urbano y el espacio público para desarrollar actividades relacionadas con industrias culturales y creativas (publicidad exterior visual) y con ello promover el aprovechamiento económico del mismo.</li> <li>• Protección de las zonas de borde.</li> </ul>
<b>Otros. ¿Cuál?</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Generar estabilidad en la normativa y la reglamentación que contribuyan a la seguridad Jurídica de las inversiones.</li> <li>• Desarrollar proyectos de vivienda que estén asociados a los servicios urbanos y a los sistemas de movilidad.</li> <li>• Usar el código CIIU para orientar los usos del suelo.</li> <li>• Agilizar los trámites y permisos.</li> <li>• Fortalecer la relación entre la academia y la empresa.</li> <li>• Promover la investigación compartida.</li> </ul>

#### 5.4 Taller con la Filial CAEM – Corporación Ambiental Empresarial

En el mes de octubre se llevó a cabo el taller empresarial con la Corporación Ambiental Empresarial – CAEM filial de la Cámara de Comercio de Bogotá, en el cual participaron 8 empresarios y cuyas propuestas se señalan a continuación:

Temáticas	Propuestas formuladas por los empresarios al POT de Bogotá
-----------	--



<b>Usos del suelo (nuevos) o mitigación de conflictos entre usos del suelo existentes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolidar el uso industrial en la ciudad.</li> <li>• Incluir en el POT sectores emergentes de industrias culturales, TICs, industria de la economía naranja.</li> <li>• Mantener el parque minero industrial El Mochuelo, teniendo en cuenta que el uso del suelo que se permite es la industria cerámica y la explotación minera dentro de los términos legalmente constituidos.</li> </ul>
<b>Habilitación de suelo para la localización de nuevas empresas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definir un nuevo suelo para relocalizar las empresas ubicadas en la ronda del río Bogotá (Frigorífico Guadalupe)</li> </ul>
<b>Infraestructura logística y movilidad para el transporte de carga (vías, áreas de cargue y descargue, etc.)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estructurar un plan vial acorde con el desarrollo industrial de la ciudad.</li> <li>• Articular y ampliar el plan vial para surtir la demanda de alimentos en la ciudad.</li> <li>• Ampliar las vías de acceso al sector del parque minero industrial El Mochuelo con el fin de poder contar con una movilidad acorde a la situación actual o construir una vía alterna que se incluya en el POT.</li> </ul>
<b>Seguridad jurídica que permitan inversiones de largo plazo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Resolver la incertidumbre de trámites ambientales que lleva más de ocho (8) años en curso, lo cual permitirá seguridad jurídica para la inversión y para una minería más sostenible.</li> <li>• Visibilizar la incidencia del parque minero industrial del Mochuelo dentro de las políticas del POT con el fin de mostrar la importancia de este en la localidad de Ciudad Bolívar.</li> </ul>
<b>Otros. ¿Cuál?</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecer una ruta de articulación de instrumentos y planes, que incorporen la variabilidad climática y de riesgos.</li> <li>• Ampliar zonas de arborización complementarias a los usos existentes.</li> <li>• Promover la reserva Van Der Hammen como un pulmón estratégico, que viabilice el uso complementario con el desarrollo de la ciudad. Además, que coexistan los usos del suelo y la zona de reserva con conectividad ambiental y recarga hídrica.</li> <li>• Dar viabilidad a los permisos ambientales puesto que existe una incertidumbre por temas relacionados con el POMCA.</li> <li>• Generar una articulación normativa en los temas ambientales en los tres niveles de gobierno.</li> </ul>

### 5.5 Taller con la Agencia de Promoción de Inversión de Bogotá – Invest in Bogotá

En el mes de octubre se llevó a cabo el taller empresarial con la Agencia de promoción de inversión de Bogotá, filial de la Cámara de Comercio de Bogotá, en el cual participaron 10 empresarios y cuyas propuestas se señalan a continuación:

<b>Temáticas</b>	<b>Propuestas formuladas por los empresarios al POT de Bogotá</b>
<b>Usos del suelo (nuevos) o mitigación de conflictos entre usos del suelo existentes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entender las necesidades movilidad de personas y de carga en la ciudad y con ello definir las actividades por zona y su edificabilidad, con el fin de promover la mezcla de usos y reducir tiempos de desplazamiento.</li> <li>Generar usos de suelos mixtos en la ciudad, centrados el desarrollo de la estrategia de especialización inteligente y con ello promover el desarrollo empresarial en la ciudad.</li> </ul>
<b>Habilitación de suelo para la localización de nuevas empresas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Habilitar suelo para el desarrollo de los clusters de empresas asociadas a la estrategia de especialización inteligente.</li> </ul>
<b>Ampliación de infraestructuras en empresas existentes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estandarizar los usos y normas por manzanas, con el fin de facilitar la ampliación de la infraestructura en empresas existentes.</li> </ul>
<b>Infraestructura logística y movilidad para el transporte de carga (vías, áreas de cargue y descargue, etc.)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definir áreas de cargue y descargue nocturno de acuerdo con el tipo de industria que se desarrolla en la ciudad.</li> <li>Planear la infraestructura vial y de logística necesaria para la ciudad en el largo plazo, teniendo en cuenta las nuevas tecnologías y crecimiento de la actividad empresarial.</li> <li>Desarrollar plataforma logística en las afueras de la ciudad.</li> <li>Generar parqueaderos subterráneos, garantizando que todo edificio o empresa tenga acceso a parqueaderos.</li> </ul>
<b>Seguridad Jurídica que permitan inversiones a largo plazo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Acordar con todos los actores la visión de Bogotá al 2030.</li> <li>Atar los planes de desarrollo al plan de ordenamiento territorial.</li> </ul>

Otros. ¿Cuál?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estructurar un POT flexible, con bases sólidas y generalidades modificables.</li> <li>• Planificar el suelo urbano y rural generando su articulación a través de las dinámicas económicas y la conectividad.</li> <li>• Desarrollar obras de infraestructura para mejorar la movilidad tales como: andenes, ciclorrutas, terminales periféricas de buses, entre otros.</li> <li>• Promover el transporte multimodal.</li> <li>• Generar carriles exclusivos para buses y taxis ocupados</li> <li>• Promover la Cultura ciudadana en el marco de la política de movilidad con mecanismos de control efectivos frente a comportamientos inadecuados.</li> </ul>
---------------	--

## 6. Recomendaciones del sector empresarial al POT de Bogotá

A partir de los insumos técnicos, así como de las propuestas y recomendaciones de los empresarios en las mesas de especialización inteligente y de las Iniciativas de Cluster, la Cámara de Comercio de Bogotá recomienda a la administración distrital tener en cuenta los siguientes lineamientos para incorporar la visión económica y de competitividad en la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial.

### 6.1. Modelo de ciudad

El sector empresarial propone para el modelo de ciudad a construir en el marco de la formulación del nuevo POT, lo siguiente:

- Consolidar y fortalecer la economía y la productividad, mejorar la movilidad con menores tiempos de desplazamiento, y elevar la generación de empleo, ingresos y la calidad de vida y para ello es necesario que el POT facilite y promueva la localización de las empresas y el desarrollo de la actividad productiva. En ese sentido, es importante que dicho instrumento de planeación incluya como eje estructurante la competitividad y la productividad del territorio y para ello, es necesario generar normas claras que permitan la localización y gestión de la actividad productiva, una infraestructura vial y de servicios como soporte para el adecuado funcionamiento del desarrollo económico actual y futuro, con una visión de competitividad global que promueva los cambios tecnológicos y la innovación, las redes, la sostenibilidad de la ciudad y la calidad de vida para sus habitantes; una competitividad regional y urbana que promueva la movilidad y conectividad y el desarrollo de nuevas actividades económicas en el territorio y una competitividad meso que

contribuya a facilitar la mezcla de usos, la ampliación de la infraestructura de las empresas existentes y de esta manera promover el desarrollo productivo en las localidades.

- Reconocer las necesidades y requerimientos territoriales de la estrategia de especialización inteligente en cuanto a nuevos usos del suelo, habilitación de suelo para la localización de nuevas empresas e infraestructura de soporte como equipamientos, conectividad, entre otros, que permita la consolidación de la vocación productiva en el territorio y así fortalecer la Estrategia de Especialización Inteligente en la ciudad.
- Involucrar dentro de sus objetivos estratégicos el logro de mejoras en la productividad y la competitividad buscando promover el aprovechamiento de los beneficios de las economías de aglomeración en un escenario no solo de sectores de talla mundial o exportadores sino hacia aquellos que por la vía de un mayor número de establecimientos tienen una contribución muy relevante al ingreso y el empleo y de aquellas áreas detectadas como de oportunidades para el cambio de uso y la expansión o consolidación de las actividades económicas y que son importantes en la calidad de vida de la población.
- Establecer una política general asociada al desarrollo económico de la ciudad, la cual debería incluir un manejo diferencial y un esfuerzo especial por orientar las inversiones y factores detonantes de localización de actividades económicas en las áreas que permitan superar los efectos heterogéneos de las economías de aglomeración, buscando promover su concentración, compactación y de manera conjunta con la SDE los mecanismos para lograr el mejoramiento de su productividad.
- Crear distritos<sup>10</sup> en zonas estratégicas de la ciudad como lo son anillo de innovación y el aeropuerto el Dorado, con el fin de desarrollar en la primera el distrito de ferias, eventos

---

<sup>10</sup> Para las áreas previstas con cambio de uso o donde estos se dan de manera incipiente o incluso concentrada, se propone una figura similar a manera de Distritos de Emprendimiento que integren acciones territoriales y económicas, construidas como proceso participativo y con posibilidades de delinear y ajustar la norma urbana. Bajo esta figura, sería posible planificar en una escala de mayor detalle el tipo de mezcla de usos, su localización, proyectos de mejoramiento de movilidad local, localización de parqueos, áreas de cargue y descargue, tipos de usos detallados por zonas y condiciones de edificabilidad y volumetría, que garanticen la diversidad y mezcla de usos. De manera paralela, los requerimientos desde el punto de vista de fomento e incentivos para el desarrollo de las actividades previstas. Estos Distritos requerirían de una estructura de gobierno, soportada en organizaciones empresariales, residentes, Junta de Acción Comunal, que además del proceso de planificación continúe con la gestión. Además, debería tener la capacidad de convocar a los sectores ambiental, hábitat, movilidad, desarrollo económico para intervenciones, lo cual exigirá que en sus planes de acción sectoriales generen una línea programática enfocadas a estos Distritos o que logre hacer converger otros programas y políticas de la ciudad para el mejoramiento de las condiciones de competitividad y productividad. Así mismo, deben ser prioridad en mejoramiento de vías, controles policiales para el manejo de tránsito, replanteo de vías, recualificación del espacio público, legalización de empresas, implementación de rutas de transporte, construcción de parqueaderos, entre otras.

y convenciones (Innobo), en el entorno del recinto ferial (Corferias) y del centro de convenciones Ágora Bogotá, inaugurado recientemente, que requieren un entorno con actividades económicas relacionadas con el turismo de eventos, congresos y convenciones, con el fin de hacer atractiva la ciudad a nivel internacional en este tipo de turismo y en el segundo, la transformación del entorno del aeropuerto El Dorado, con actividades económicas relacionadas con la actividad aeroportuaria, lo cual facilitará la exportación de productos y es una oportunidad para localizar desarrollos productivos relacionados con las áreas y nichos de la estrategia de especialización inteligente.

- Promover la mezcla de usos en el territorio (vivienda, comercio, servicios e industrias), con el fin de acercar la población a los servicios urbanos a los centros de empleo y con ello reducir los tiempos de desplazamiento en la ciudad. Para ello es indispensable definir un marco normativo que regule las condiciones de mitigación de impactos para los usos actuales y para los nuevos usos que se localicen en el territorio, con el fin de evitar los problemas de convivencia.
- Generar nuevas áreas económicas en la ciudad para distribuir de forma más equilibrada la actividad empresarial en todo el territorio, lo que contribuiría a acercar los centros de empleo a las áreas de vivienda y así reducir los tiempos de viaje y la contaminación y mejorar la calidad de vida para los habitantes de la ciudad.
- Flexibilizar la norma, agilizar los trámites y establecer las condiciones para el ordenamiento y desarrollo del territorio y así evitar las reglamentaciones futuras que en muchos casos no se realizan ni en el largo plazo.
- Vincular la visión regional y los proyectos ambientales, conectividad y equipamientos regionales, uso del suelo y servicios públicos, acordados y señalados en el capítulo anterior en el marco del Comité de Integración Territorial.
- Articular las decisiones del POT con otros instrumentos de planeación y las políticas sectoriales que se están adelantando en la ciudad, como es el caso del Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP del Centro Histórico de la Ciudad y la política de espacio público, entre otras. Así como también, con las decisiones frente a las acciones de implementación que deben adelantar el distrito y la región en el cumplimiento de las sentencias del Consejo de Estado sobre el Río Bogotá y los Cerros Orientales.
- El POT es una oportunidad para planificar el territorio y en ese sentido, es importante la aplicación de ejercicios de prospectiva como un instrumento que permite anticiparse y generar reflexiones sobre los futuros posibles, probables y deseables para el crecimiento y desarrollo de la ciudad y para ello es necesario generar espacios de articulación público – privada y de participación con los actores de la ciudad (urbanistas, planificadores,

ambientalistas, economistas, abogados, empresarios, gremios, organizaciones sociales, comunidad, funcionarios públicos, entre otros) y con expertos nacionales e internacionales, con el fin de aportar sus conocimientos y experiencias en la construcción del nuevo POT, y así contribuir a la construcción colectiva de este instrumento tan importante para la ciudad y la región para los próximos 12 años.

- El ordenamiento del territorio no puede ser global para la ciudad, debe ser zonal o una función de los hechos físicos, económicos y sociales del territorio que supera las propias dinámicas de planeamiento de las UPZ. La ciudad es demasiado heterogénea para homogenizarla en el ordenamiento general. En algunos sectores se necesita ordenar, en otros generar actividad económica y, por ejemplo, un equipamiento adecuado sería el disparador de las actividades asociadas.
- Vincular la población residente y unidades productivas mediante procesos de participación ciudadana para la generación de acuerdos que contribuyan a la legitimidad y apropiación de los procesos de ordenamiento y zonificación y permitan “in situ” acordar la visión futura de una porción del territorio, donde el espacio público es eje principal de definiciones y de interés. En ese sentido figuras que mediante procesos de planeación participativa permitan redefinir aspectos de la norma general sobre la base de dónde es posible intensificar, dónde restringir, que tipo de usos, qué adecuaciones de entorno se requieren, se convertiría en un soporte de las decisiones de planeación de la ciudad.

### **Renovación Urbana y Expansión Urbana**

- Definir la renovación urbana a partir de un concepto integral, el cual implica comprender los elementos y dinámicas que constituyen el territorio, con el fin de lograr procesos incluyentes y para ello es necesario articular el desarrollo económico, el patrimonio cultural, la valoración ambiental y la movilidad, en el ordenamiento del territorio.
- Facilitar la renovación urbana con proyectos que contribuyan a la transformación del territorio, fortaleciendo las dinámicas económicas locales y promoviendo su vinculación a dicho proceso de transformación.
- Fortalecer la relación entre la movilidad y la renovación urbana, y para ello es necesario facilitar los procesos de transformación en las áreas aledañas de los actuales y futuros corredores de transporte masivo (Troncales de TransMilenio por la Calle 26, Avenida Boyacá, 68, Ciudad de Cali, Metro, Regiotram, entre otros), con un enfoque de Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible – DOTS.
- Fortalecer los procesos de participación ciudadana desde las fases iniciales de la renovación urbana, con el fin de promover el conocimiento y valoración de los aportes de saberes locales que tienen los empresarios y la comunidad, para la construcción del diagnóstico, la toma de decisiones sobre el diseño y formulación del proyecto de renovación urbana a ejecutar.



- Definir reglas frente a la gestión de proyectos de renovación urbana, en cuanto a la incorporación, manejo y financiación de las denominadas cargas sociales y la forma de asumir las obligaciones por el Distrito y los promotores del proyecto.
- Establecer las necesidades futuras de servicios públicos para el desarrollo de un modelo de densificación a través de la renovación urbana y de expansión del territorio, en el marco de las proyecciones de población y hogares para los próximos 12 años, con el fin de definir por parte de las empresas de servicios públicos los proyectos necesarios que soportan dicho modelo y con ello programar las inversiones requeridas en el corto, mediano y largo plazo.
- Promover el desarrollo actividades productivas que fomenten la oferta de empleo y la diversidad de usos del suelo en las áreas de expansión de la ciudad, especialmente en ciudad norte, lagos de torca, ciudad río, ciudad Tunjuelo, entre otras, con equipamientos e infraestructura de soporte, con el fin de contribuir a la competitividad y productividad de dichos territorios.

## **6.2. Usos del suelo**

### **6.2.1. Mezcla de usos**

Para mitigar los impactos derivados de la tendencia de mezcla de usos en la ciudad, el sector empresarial propone que el nuevo POT debería:

- Definir la mezcla de usos, sentar una posición frente al mismo y diseñar mecanismos y modelos para medir de forma generalizada en la ciudad dicha mezcla, así como también, deberá definir las políticas y estrategias para incentivarla en aquellas áreas dónde no se propicie.
- Incorporar decisiones en las fases de construcción (en relación con impactos derivados a la transformación física o social) y de operación (donde por ejemplo la relación con cumplimiento de normativas ambientales o del código de policía son muy relevantes), lo anterior, con el fin de identificar aquellos impactos indirectos, sinérgicos o acumulativos<sup>11</sup> que generan los usos del suelo en la ciudad, para desarrollar un marco normativo que regule la mitigación de dichos impactos en el territorio.
- Desarrollar mecanismos de captura de información y respuesta a los impactos generados por la concentración o proceso de cambio de uso en su entorno con el fin de definir límites

---

<sup>11</sup> Indirecto: efecto no causado directamente con la actividad. Acumulativo: resultante de impactos residuales de la actividad no solucionados o internalizados. Sinérgicos: aquellos que por su interrelación se potencian en términos de magnitud.

a la aglomeración, para ello es importante que la norma urbana incorpore la noción de umbrales que permitan una adecuada mezcla de usos en función de la capacidad de soporte, las relaciones con comunidad y adaptación al cambio. Estos umbrales podrían ser contruidos a partir del grado de concentración-dispersión de actividades económicas y del grado de jerarquía de las mismas.

- Generar una estrategia de modelación y previsión de cambio de uso del suelo en áreas relevantes económicas (clusters consolidados o área en proceso de consolidación) que permita promover o restringir dichas actividades mediante la inversión o no en infraestructura de acceso, dotación o mediante las determinantes de la norma urbana. Para ello, es necesario desarrollar un método que determine la capacidad del territorio frente a las actividades a localizarse allí, una vez la capacidad llegue a esa cifra, restringir y limitar la expedición de las licencias. Es indispensable que el POT defina las condiciones de funcionamientos de los diferentes usos para mitigar los impactos entre los usos existentes y en los nuevos que lleguen al territorio, así como también, establecer el responsable de dicha mitigación.
- También, identificar los usos complementarios en los equipamientos educativos, de salud, culturales, entre otros, así como también, en las industrias, servicios y comercios, para que la mezcla de usos sea acorde con dichas necesidades.
- Además, evaluar acciones de mitigación de impactos, con el fin de no trasladar a los privados infraestructuras que hacen parte del mobiliario de la ciudad, tales como señalización, semaforización, entre otros.
- Finalmente, permitir en la normatividad la construcción subestaciones eléctricas en altura y con fachadas o subterráneas con espacio público en la parte superior, lo cual contribuirá a aprovechar de manera eficiente el suelo y mitigará el impacto visual sobre el entorno.

### **6.2.2. Nuevos usos del suelo**

En cuanto a los nuevos usos del suelo que hoy se desarrollan en la ciudad y que no están contemplados en el Decreto 190 de 2004, los empresarios proponen que el nuevo POT debería:

- Incorporar el desarrollo de parques tecnológicos, centro de desarrollo tecnológico y de investigación y facilite su localización cerca de las empresas, lo anterior, con el fin de consolidar la estrategia de especialización inteligente en la ciudad.
- También, incluir las actividades económicas relacionadas con: fonografía, discografía, circulación de arte y música en vivo, expresiones artísticas y culturales, salas de ensayos, artes visuales y escénicas, multimedia, videojuegos, soportes de medios, artesanías, cine, el diseño editorial, entre otros. Además, es indispensable facilitar su localización en el territorio y definir los estándares mínimos de funcionamiento con el fin posicionar a Bogotá como la ciudad de la música y de las industrias culturales y creativas a nivel

internacional. Para ello, es necesario adecuar la infraestructura y generar estrategias en temas de movilidad y transporte, espacio público y seguridad en la ciudad que contribuyan a promover la economía de la noche o una ciudad 24 horas.

- Reglamentar el uso del suelo para actividades asociadas a la recarga de energía: electrolineras, parqueaderos con cargue de energía, infraestructura de recarga de energía en el uso residencial, entre otros, los cuales contribuyen con el mejoramiento de la calidad del aire en la ciudad y con la sostenibilidad ambiental de la ciudad. También es importante, el desarrollo de infraestructura tecnológica que permita posicionar a Bogotá como una ciudad inteligente (Smart city), con intervenciones en alumbrado público, semaforización, medidores inteligentes, lo cual requiere de políticas y de la articulación de actores públicos y privados que contribuyan a la promoción y desarrollo de dicha tecnología.

### **6.3. Habilitación de suelo para la localización de nuevas empresas**

Los empresarios manifiestan la necesidad de habilitar suelo para la localización de nuevas actividades económicas en la ciudad, frente a lo anterior, proponen que el nuevo POT debería:

- Distribuir de forma más equilibrada la actividad empresarial en todo el territorio urbano al disponer nuevas áreas económicas en la ciudad. Para ello, se propone generar nuevo suelo tanto en zonas de renovación urbana como expansión para la localización de actividades que hoy no existen en las normas y de infraestructura de soporte, de acuerdo con las necesidades y requerimientos de la estrategia de especialización inteligente.
- Promover el desarrollo de actividades asociadas al conocimiento a la ciencia, la tecnología y la innovación, que contribuyan a la consolidación de las áreas y nichos de la estrategia de especialización inteligente en áreas de oportunidad como Anillo de innovación y el entorno del aeropuerto El Dorado.
- Habilitar suelo para desarrollar usos industriales, el corredor tecnológico agroindustrial y proyectos de servicios públicos. Además, para equipamientos de salud y educación y para la localización de parques tecnológicos y de empresas con vocación cultural y para ampliar la oferta turística (hoteles) y de entretenimiento (bares y conciertos) en la ciudad.
- Facilitar el desarrollo de usos empresariales alrededor de los nodos de ciencia, innovación y tecnología, con el fin de generar ecosistemas que integren empresas, universidades, clientes, economías, en entornos cercanos.
- Finalmente, habilitar suelo para relocalizar las empresas ubicadas en las rondas de los ríos, o en zonas de amenaza y riesgo, entre otros. Ejemplo: Frigorífico Guadalupe ubicado en la ronda del río Bogotá.

#### **6.4. Ampliación de infraestructuras en empresas existentes**

Para la ampliación de las infraestructuras de las empresas existentes en el territorio, el sector empresarial propone que el nuevo POT debería:

- Flexibilizar la norma, con el fin de facilitar los procesos de ampliación de la infraestructura de empresas existentes, a través de la mezcla de usos o usos mixtos en el territorio (comercio, servicios e industrias).
- Promover el desarrollo industrial en altura, lo cual permitirá el proceso de transformación, comercialización y empresarial en un mismo espacio.
- Generar espacios de participación y socialización de las normas urbanísticas en el territorio, con el fin de generar conocimiento y apropiación por parte de los empresarios y ciudadanos sobre las condiciones de funcionamiento, responsables, sanciones y entre otros y así contribuir al cumplimiento de las mismas.

#### **6.5. Infraestructura logística y movilidad para el transporte carga**

Para la distribución de los bienes y servicios requeridos en la ciudad y la región, el sector empresarial propone que el nuevo POT debería:

- Definir una política de carga urbana en el marco de la mezcla de usos que como se mencionó anteriormente hoy se da en la ciudad, así como también, establecer los corredores de carga urbana y regional, las zonas y horarios de cargue y descargue de mercancía, la ubicación de infraestructuras logísticas que permitan mejorar la movilidad de la carga y la distribución de bienes y servicios desde y hacia la ciudad.
- Generar una Zona de Actividad Logística – ZAL – en la calle 80 o calle 13, en la autopista norte y autopista sur e incluso en la vía de acceso al aeropuerto, sin ingresar a la ciudad, con el fin de promover espacios industriales y comerciales intermodales, estratégicamente ubicados junto a los puertos aéreos o ferroviarios para favorecer el flujo en las cadenas logísticas de producción, transporte y distribución a nivel regional y nacional. Dicha zona debe estar conectada y articulada a los corredores logísticos, garantizando el acceso del transporte de carga a esos sitios.
- Definir zonas destinadas para actividad industrial y el desarrollo de procesos de transformación de materias primas, insumos y productos al interior de la ciudad, con el fin de acercar la demanda y la cadena de entrega, lo cual permitirá mejorar la movilidad de toda la ciudad, al disminuir el número de vehículos circulantes y generar una disminución de recorridos tanto de ingreso como circulación en la ciudad, al lograr entregas consolidadas.
- Desarrollar centros de consolidación de carga urbana en la ciudad, en la cual se localicen bodegas de almacenamiento y una transformación menor como empaçado, con el fin de servir a diferentes industrias o comercios, facilitando la entrega urbana, los cuales deben ubicarse cerca de las aglomeraciones / cluster o donde se localice la demanda de estos

servicios y a los corredores logísticos o vías principales para la distribución de mercancías en la ciudad. Dichos centros podrían ubicarse en: Toberín, Puente Aranda, Engativá, Usme, Ciudad Bolívar, Bosa, entre otras. A largo plazo de las plataformas o centros de consolidación urbanos podrían ubicarse en la zona industrial, Corabastos, plazas de mercado, vías de acceso a barrios como Usme, Suba, entre otros.

- Definir y promover las bahías de descargue, zonas de reparto de proximidad, plataformas de cross-docking, parqueaderos para vehículos de transporte de carga, la implementación de cargue y descargue nocturno de acuerdo con el tipo de industria o de uso comercial (grandes superficies), entre otras, los cuales deben estar conectadas y articuladas con la infraestructura vial y a los corredores logísticos definidos. Dichas bahías podrían ubicarse en zonas como: la Carrera 15, Chapinero, Calle 116, Carrera 13 y en general cualquier vía con actividad comercial intensiva. Las zonas de reparto de proximidad podrían ubicarse en el centro histórico de la ciudad, centro histórico de Suba y Fontibón, así como Usaquén, entre otros. Las plataformas podrían ubicarse cerca de la autopista norte, sur, zona de Montevideo, Puente Aranda. Desarrollar pilotos públicos en el Campin y Parque el Salitre. Los parqueaderos para vehículos de carga medianos podrían desarrollarse a nivel o subterráneos y podrían ser definidos en función de la zona, en particular en aquellas de aglomeración comercial como: el Restrepo, centro, La Estrada, Toberín, Bosa.
- Definir y desarrollar corredores logísticos urbanos que conecten la autopista norte con la autopista sur a través de la NQS. Así mismo también, las calles 13, 80 y la avenida Boyacá, lo anterior debido a que un gran volumen de carga se mueve por estas vías. El permitir la circulación de vehículos de más de tres ejes por estos corredores, disminuiría el flujo de vehículos de carga más pequeños.
- Establecer un carril de uso preferencial para la carga en la Autopista norte – NQS – autopista sur; avenida Boyacá y/o avenida Ciudad de Cali; Calles 80 y 13, articulado a los nodos logísticos y las zonas de proximidad. Lo anterior, podría desarrollarse en el marco del plan maestro de movilidad a formular por parte del Distrito, inclusive contemplando ventanas horarias de uso exclusivo. También, realizar el mantenimiento de la malla vial con prioridad de las vías arteriales. Además, iniciar obras de ampliación en la Calle 80 y la Calle 13 en los accesos a Bogotá y terminar la ALO. Así mismo definir como corredores de carga la Avenida Boyacá, autopista Norte, autopista Sur, Avenida Villavicencio y a futuro la Avenida José Celestino Mutis.
- Definir corredores logísticos, los cuales permitan la conectividad con los diferentes municipios circundantes. En particular con la zona de occidente con la calle 13 y la calle 80, donde se ha establecido un desarrollo de plataformas logísticas e industriales. Así mismo la Autopista Norte, Autopista Sur y Avenida Villavicencio, las cuales serán claves para conectarse con la región. Además, complementarse con la construcción de anillos perimetrales al oriente y occidente de la ciudad.
- Consolidar un modelo de transporte que se integre con el tren de carga, lo cual sería importante para articular la cadena logística, al menos en la distribución primaria, para

algunos sectores que en la actualidad tienen un flujo potencial importante desde el departamento de Boyacá. Además de determinar su viabilidad y condiciones de operación es importante establecer acuerdos que faciliten lograr las cargas de compensación, para trasladar productos hacia Boyacá o diferentes puntos de su recorrido. De igual manera se deben desarrollar estaciones de carga que permita pre-alistar y trasladar las cargas de manera ágil. Las ubicaciones de las estaciones dependerán de sus usuarios. Este esquema reduciría el ingreso de camiones de tres (3) o más ejes a la ciudad.

- Establecer instrumentos de gestión del suelo y de financiación (plusvalía, valorización, impuestos, contribuciones, APP, entre otros) que permitan el desarrollo de infraestructura logística necesaria para el transporte de carga en la ciudad.
- Finalmente, fortalecer la Unidad de logística Bogotá – Región como la institucionalidad público – privada que contribuye a la puesta en marcha del Plan de Logística Regional, como factor de mejoramiento del clima de inversión, en articulación con iniciativas y proyectos pertinentes del orden distrital, departamental y nacional y con ello contribuir al mejoramiento de la logística de Bogotá - Región

#### **6.6. Seguridad jurídica que permitan inversiones de largo plazo**

El sector empresarial manifiesta la necesidad de una seguridad jurídica para sus inversiones de largo plazo en el territorio y en ese sentido propone que el nuevo POT debería:

- Establecer mecanismos y reglas de juego claras y duraderas en el tiempo para actuar en el territorio de forma articulada y donde prevalezca el interés general y la visión de largo plazo.
- Generar claridad y continuidad de las normas urbanísticas para estimular y retener las inversiones de largo plazo en la ciudad.
- Fijar en el POT los tiempos para la reglamentación de las normas específicas, lo anterior teniendo en cuenta que después de 17 años de adoptado el POT no fue aprobado ni el Plan Zonal y ni las UPZs para el entorno del Aeropuerto El Dorado.
- Agilizar los trámites y permisos para el desarrollo de la actividad empresarial en el territorio
- Desarrollar una normatividad que corresponda a la realidad de la industria existente y facilite la localización de nuevas empresas en el territorio.

#### **6.7. Incentivos para la inversión privada**

Para atraer la inversión del sector privado a la ciudad, los empresarios proponen que el nuevo POT debería:



- Crear incentivos que hagan más atractiva la participación de la empresa privada en los proyectos urbanos para la transformación de la ciudad.
- Agilizar la aplicación de los instrumentos de gestión y desarrollo como los planes parciales, así como la aprobación de licencias de urbanismo y construcción para motivar la inversión en proyectos tanto en áreas de renovación urbana como en áreas de desarrollo.
- Impulsar el desarrollo proyectos en las áreas de especialización inteligente. (Bogotá Región Sostenible, Biopolo, Hub de conocimiento), así como para la localización de actividades productivas asociadas a la ciencia, la tecnología y la innovación.
- Crear beneficios económicos para propiciar la localización de actividades productivas asociadas a la ciencia, la tecnología y la innovación (reducción o exenciones en impuesto predial, reinversión de plusvalías, entre otros).
- Generar una estrategia de cofinanciación para el desarrollo de proyectos I + D universidad - empresa.
- Definir una política sectorial industrial y en ella fomentar y promover la innovación.
- Establecer beneficios económicos en cuanto a costo de suelo, pago de impuestos en áreas productivas para incentivar nuevas regiones empresariales no centrales.
- Generar beneficios o incentivos tributarios, para potencializar las empresas de industrias culturales y creativas que se ubicarán en el Bronx, para el sector productivo que participe en centros de desarrollo tecnológicos y en proyectos de I + D, para las zonas que propicien el desarrollo de ciencia, innovación y tecnología.
- Generar incentivos económicos en reducción de impuesto para los proyectos que promuevan la estrategia de construcción sostenible (reutilización de aguas lluvias, estrategias de ahorro de consumo energético, re utilización de materiales, utilización de materiales de bajo consumo de VOC, etc.)

#### **6.8. Soporte urbano (equipamientos, servicios públicos, estructura ambiental y espacios públicos)**

Los empresarios manifiestan la necesidad de soportes urbanos para el desarrollo de la actividad económica en el territorio y para ello proponen que el nuevo POT debería:

- Equipamientos:
  - Establecer el crecimiento poblacional futuro, con el fin de poder proyectar la infraestructura requerida para los servicios educativos, de salud, de cultura, bienestar social, entre otros, tanto en la ciudad construida o consolidada, como en la zona de expansión.
  - Desarrollar nodos de equipamientos en altura y por manzana que permita el desarrollo de actividades complementarias, ejemplo: equipamientos de educativos con papelerías, librerías, restaurantes, entre otros. Equipamientos de

- salud con droguerías, restaurantes, guarderías, salones de capacitación, entre otros, que permita generar un buen servicio en la ciudad.
- Flexibilizar la norma frente a los equipamientos de salud, generando un tratamiento especial frente a la accesibilidad al lugar y a los servicios que presta dicha infraestructura, en ese sentido es indispensable permitir su localización en la ciudad, especialmente en zonas deficitarias. Frente a los equipamientos de salud existentes, es importante facilitar la ampliación de la infraestructura en sentido vertical y horizontal y así aprovechar el suelo disponible, lo anterior, con el fin de reducir el déficit de camas y mejorar la atención en salud de la población en la ciudad, los municipios y departamentos vecinos. déficit de camas evidente frente a los estándares internacionales lo cual evidencia la necesidad de que los dotacionales de salud puedan crecer en altura
  - Agilizar los trámites de planes parciales y demás instrumentos que contribuyan a la construcción de equipamientos de salud de escala urbana y metropolitana en la ciudad tanto en áreas de renovación urbana como de desarrollo en el territorio.
  - Eliminar la condición de permanencia para los usos dotacionales, con el fin de flexibilizar su localización en el territorio y principalmente en las zonas que se requieren para la consolidación de la estrategia de especialización inteligente, como es el caso de los equipamientos educativos.
  - Generar áreas en la ciudad para distribuir de forma equitativa los equipamientos y no solamente donde se encuentra suelo disponible.
- Servicios públicos:
    - Garantizar la cobertura y calidad de servicios públicos para el sector empresarial y para ello es necesario dar continuidad a aquellos proyectos planteados en el POT vigente (Decreto 190 de 2004), que contribuyan a promover la optimización del recurso hídrico, el reciclaje, subterranizar las redes de energía, mejorar la iluminación en la ciudad, entre otros.
    - Desarrollar servicios de energía trifásica, redes de fibra óptica y alta velocidad de datos, acceso a internet que permita el desarrollo empresarial y la conectividad con la ciudad y la región.
    - Identificar las necesidades de actualización de las redes de servicios públicos en la ciudad construida, ya que se debe adecuar para el desarrollo de nuevas actividades económicas en el marco de la mezcla de usos uso (vivienda, comercio, servicios e industrial) en el territorio.
  - Espacio público:
    - Es necesario que en el nuevo POT el espacio público sea un elemento ordenador del territorio y en ese sentido es importante definir el alcance del concepto de

espacio público (de fachada a fachada) y con ello planear las intervenciones prioritarias en el territorio, que permitan contribuir con una ciudad inclusiva y equitativa.

- Promover un enfoque de espacios públicos seguros en la política, los programas y los proyectos, en donde el diseño, la iluminación y el mobiliario urbano se constituyan en factores determinantes que contribuyen a mejorar la percepción, la apropiación y disfrute por parte de los empresarios y ciudadanos.
  - Generar estrategias de aprovechamiento del espacio público en superficie que promueva el desarrollo de actividades comerciales (terrazas), culturales, filmaciones, entre otros, y subterráneo tales como parqueaderos, comercios, entre otros, con el fin de generar recursos para su mejoramiento y mantenimiento.
  - Establecer nuevas regulaciones frente al aprovechamiento del paisaje urbano ya que esto permite el desarrollo de actividades asociadas a las industrias culturales y creativas, tales como: vallas publicitarias, avisos, letreros, que al incorporar desarrollos tecnológicos promuevan la publicidad exterior visual digital en la ciudad.
- **Movilidad:**
    - Incluir el transporte turístico y los parqueaderos como parte del sistema, lo anterior con el fin de articular estos servicios con la ciudad. Frente a los parqueaderos es necesario habilitar las bahías de parqueo e implementar parqueaderos multinivel en parqueaderos públicos para aumentar la oferta de servicios.
    - Incentivar diferentes modos de transporte en la ciudad y para ello es necesario evaluar y priorizar los proyectos de infraestructura vial y de transporte que requiere hoy y a futuro la ciudad en el corto, mediano y largo plazo, y así establecer las fuentes de financiación necesarias para que dichos proyectos sean vinculantes y ejecutados en el marco de los planes de desarrollo de los próximos gobernantes, lo anterior permitirá identificar las necesidades de movilidad de la ciudad, ejecutar las obras requeridas en el tiempo establecido y con ello disminuir los tiempos de desplazamientos de la población y mejorar la productividad y competitividad de la ciudad.
  - **Patrimonio Arquitectónico:**
    - Definir los criterios para las declaratorias de bienes de interés cultural, actualizar el inventario y establecer condiciones para su conservación, sin embargo, es indispensable generar incentivos normativos (usos más rentables o complementarios en caso de equipamientos de salud y educación) y tributarios que contribuyan con el mantenimiento de dicho bien. En ese sentido, es importante que la declaratoria se realice al bien y no al predio donde se ubica, con

el fin de promover un aprovechamiento del suelo y de la infraestructura de servicios existente.

- Flexibilizar la norma y promover el desarrollo de usos complementarios y más rentables que permitan compensar la carga y obtener ingresos a sus propietarios para el mantenimiento y su conservación.
- Flexibilizar, simplificar y articular las normas tanto nacionales como distritales para facilitar el desarrollo de usos dotacionales de salud y educación ubicados en los inmuebles de patrimonio, con el fin de generar un equilibrio entre lo patrimonial la necesidad del servicio y la función que presta a la comunidad, teniendo en cuenta son usos prioritarios para la competitividad y productividad del territorio.